NIVERSITY
OF
ORONTO

DAS

PERSONEN-PORTO

EIN VORSCHLAG

ZUR

DURCHFÜHRUNG EINES BILLIGEN EINHEITSTARIFES

IM

PERSONEN-VERKEHR DER EISENBAHNEN

UND DIE

DISCUSSION DARÜBER IM CLUB ÖSTERREICHISCHER EISENBAHN-BEAMTEN

VON

Dr. THEODOR HERTZKA.

83681
24/9/07

WIEN 1885.
SPIELHAGEN & SCHURICH
Verlagsbuchhandlung
I., Kumpfgasse Nr. 7.

Druckerei der „Wiener Allgemeinen Zeitung“ (J. Kolarz).

Vorwort.

Seit zwei Jahren bemühe ich mich, der in den nachfolgenden Blättern entwickelten Idee Eingang in der Fachwelt und im Publicum Oesterreichs zu verschaffen. Es scheint, dass diese Bestrebungen nicht ganz erfolglos geblieben sind, denn — anfangs wenig beachtet, ja als utopisch belächelt — hat das Project heute bereits zahlreiche und angesehene Vertreter in den heimischen Eisenbahnkreisen. Ich halte es aus diesem Grunde für zeitgemäss, eine zusammenfassende Darlegung der bisher zerstreut in zahlreichen Artikeln meines Blattes, der „Wiener Allgemeinen Zeitung", und in den Debatten des „Clubs österreichischer Eisenbahnbeamten" niedergelegten Materials zu bieten.

Wien, im Mai 1885.

Dr. Theodor Hertzka.

I.

Im Jahre 1865 regte der Engländer Raphael Brandon die Idee an, auf allen Eisenbahnen Grossbritanniens ein einheitliches Personen-Porto einzuführen. Er wollte die Dreitheilung der Wagenclassen beibehalten und schlug vor, die Reisenden, gleichviel ob sie die grössten oder die kleinsten Distanzen im vereinigten Königreiche zurücklegen mochten, in der dritten Wagenclasse für eine Drei-Pence-Marke (12·5 Kreuzer Gold), in der zweiten Classe für 6 Pence (25 kr.) und in der ersten Classe für eine Shillingsmarke (50 kr.) zu befördern. Brandon drang nicht durch, doch wäre es ein Irrthum, zu glauben, dass seine Idee an ihrer inneren Undurchführbarkeit scheiterte, vielmehr war es lediglich der Widerstand der grossen Eisenbahn-Compagnien, der das Project zu Fall brachte. Später wurde dasselbe vom deutschen General-Postmeister Dr. Stephan aufgegriffen, doch auch er war nicht glücklicher, da sich die deutschen Privatbahnen der Ausführung widersetzten. Das grosse Publicum aber erwärmte sich für den Gedanken aus dem Grunde nicht, weil es den Anhängern der alten Eisenbahn-Ordnung gelungen war, ihm weis zu machen, die Idee sei utopisch und es läge in der Natur der Personenbeförderung, dass sie sich gegen so geringes Entgelt nicht durchführen lasse, ohne dem Staate und den Gesellschaften, die dabei betheiligt wären, unermesslichen Schaden zuzufügen. Man gab zu, dass im Postverkehre die Ermässigung des Tarifsatzes von entgegengesetzter Wirkung begleitet war und dazu beitrug, die in vielen Staaten vorhanden gewesenen Deficite des Postgefälles sehr rasch in stetig steigende Ueberschüsse zu verwandeln; aber, so sagte man, die Beförderung eines Briefes und die Beförderung einer Person, das sind denn doch ganz verschiedene Dinge. Der Transport von tausend Briefen erfordert, wenn man von

dem geringfügigen Aufwande für die Einregistrirung und Manipulation absieht, nicht mehr Kosten, als der von hundert Briefen, und wenn man daher das Porto auch um das Fünffache, ja um das Zehnfache ermässigt, so muss sich immer ein Gewinnüberschuss ergeben, wenn nur diese Massregel zur Folge hat, dass die Zahl der beförderten Briefe entsprechend wächst. Während aber der einfache Brief ein halbes Loth wiege und Hunderttausende von Briefen in einem einzelnen Postwaggon untergebracht werden können, wiegt die zu befördernde Person im Durchschnitte mindestens einen Centner, und in einem Eisenbahnwagen von 120 Centnern Gewicht haben doch im Durchschnitte blos 30 Personen Platz, so dass also der Eisenbahn aus der Beförderung jedes Passagiers eine Frachtleistung von mindestens fünf Centnern erwachse; eine solche zu bewältigen, koste jedoch Geld, und die Ermässigung der Personentarife fände daher an den Selbstkosten der Eisenbahnen ihre Grenze.

Das ist nun ganz unanfechtbar; der Irrthum liegt blos darin, dass stillschweigend supponirt wird, die Selbstkosten der Eisenbahnen bei der Personenbeförderung seien so hoch, dass bei einem wirklich mässigen Einheitssatze an ihre Deckung nicht zu denken wäre. Im Allgemeinen nahm man sich gar nicht die Mühe, diesen Selbstkostensatz zu berechnen, sondern überliess es dem sogenannten „gesunden Menschenverstande", die Schlussfolgerung zu ziehen, dass eine Fracht von fünf Centnern unmöglich nach demselben Grundsatze behandelt werden könne, wie ein nahezu gewichtloses Blättchen Papier. Nahm man sich aber doch die Mühe, etwas näher auf die zu beweisende Thesis einzugehen, so arbeitete man dabei nach zwei Richtungen mit vollständig falschen Prämissen. Man nahm nämlich erstens an, dass die Selbstkosten der Eisenbahnen per Kilometer und Person dieselben bleiben würden, auch wenn jene ungeheure Umwälzung im Personenverkehr vor sich gegangen wäre, die als nothwendige Consequenz einer radicalen Tarif-Ermässigung angesehen werden muss, und man supponirte zweitens, dass das principielle Zugeständniss, Jedermann könne gegen Bezahlung des Einheitssatzes eine Fahrt von der einen Grenze des Reiches bis zur anderen unternehmen, gleichbedeutend wäre mit der thatsächlichen Ausnützung dieser Erlaubniss seitens aller oder doch der meisten Eisenbahn-Reisenden. Sehen

wir nun, wie es sich in Wahrheit mit den Selbstkosten verhält. Da finden wir, dass beispielsweise bei der Oesterreichischen Südbahn auf jeden einzelnen Passagier durchschnittlich 28 Kreuzer Selbstkosten entfallen, wenn man die für jeden bewältigten Achs-Kilometer entfallenden Betriebskosten (2·7 Kreuzer) auf die beförderten Personenwagen und Personen umrechnet, und dass es sich ähnlich bei allen besser befahrenen österreichischen Bahnen verhält. Dabei sind aber die Personenwagen all' dieser Bahnen im Durchschnitte höchstens zum vierten Theile ausgenützt, während drei Viertheile der Sitzplätze leer bleiben, und da es klar ist, dass ein wohlgefüllter Zug der Bahnverwaltung keine grösseren Kosten verursacht als ein leerer, so würden die Selbstkosten unserer Eisenbahnen für jeden einzelnen Passagier sich im Durchschnitt auf sieben bis acht Kreuzer stellen, wenn es gelänge, ihnen stets gefüllte Züge zu verschaffen. Nun befahren allerdings die Reisenden auf allen Bahnen im Durchschnitt nur einen verhältnissmässig kleinen Theil der ganzen Linie; auf der Südbahn legt die einzelne Person durchschnittlich 46 Kilometer, auf der Westbahn 40 Kilometer, auf der Staatsbahn 58 Kilometer, auf der Nordbahn 65 Kilometer zurück, und es ist die Frage, wie sich die Sache gestalten würde, wenn jeder Reisende das Recht besässe, gegen seine zu billigem Preise gelöste Marke das Reich von einem Ende bis zum anderen zu durchfahren, also zum Beispiel an der russischen Grenze einzusteigen und in Triest den Zug zu verlassen. Bei nur einigem Nachdenken wird man sofort zu dem Ergebnisse gelangen, dass eine auf solcher Basis angestellte Berechnung eigentlich ein Unding wäre. Der Fahrpreis mag noch so billig sein, ja er mag gänzlich entfallen, so wird doch, von vereinzelten Ausnahmen abgesehen, Jedermann nur dorthin reisen, wo er, sei es in Geschäften, sei es zu seinem Vergnügen, gerade zu thun hat, und die Frage, ob das Durchschnitts-Reiseziel bei mässigem Preise weiter gesteckt wäre als bei hohem, lässt sich keineswegs a priori beantworten. Im Briefverkehre hat sich die gegentheilige Erscheinung gezeigt: die Zahl der auf kurze Distanzen zu befördernden Briefe wuchs nämlich in Folge der Porto-Ermässigungen ganz unverhältnissmässig rascher als diejenige der auf lange Distanz gehenden, und ähnlich dürfte es sich wahrscheinlich auch bei der Personenbeförderung verhalten. Ganz

gewiss werden Tausende und Hunderttausende, ja vielleicht Millionen, die gegenwärtig ihren Heimatsort niemals verlassen, oder höchstens ganz kurze Reisen unternahmen, bei wohlfeilen Preisen, richtiger gesagt, bei Preisen, die für grosse Distanzen gar nicht in Betracht kommen, Ausflüge auf viele hunderte Kilometer wagen; aber unendlich grösser dürfte die Zahl Derjenigen sein, die den ermässigten Preis zu häufigeren Reisen nach Ortschaften benützen, mit denen sie in geschäftlicher Verbindung stehen, oder mit denen sie solche anknüpfen wollen, nach Ausflugspunkten, die ihnen wohlbekannt sind und deren Aufsuchen ausser dem Fahrbillete keine nennenswerthen Kosten verursacht. Es handelt sich also darum, zu untersuchen, wie weit denn heute im Durchschnitt jeder einzelne Reisende auf der Eisenbahn fährt. Das ist eine Rechnung, die unseres Wissens in Oesterreich blos für einzelne Bahnen, nicht aber für das gesammte Bahngebiet der Monarchie angestellt worden ist; in Deutschland dagegen hat man berechnet, dass durchschnittlich jeder Eisenbahn-Reisende eine Fahrt von 70 Kilometern macht. Nehmen wir also immerhin an, dass in Oesterreich der Reisende durchschnittlich eine etwas grössere Distanz zurücklegt, und setzen wir vorsichtshalber auch den Factor einer möglichen Erweiterung des Reise-Rayons in Rechnung, so werden wir doch mit 100 Kilometern für alle Fälle das Auslangen finden. Nehmen wir weiters an, dass die Beförderung auf 100 Kilometer genau doppelt so viel kostet als die auf 50, was, wie Jedermann einsehen wird, nicht richtig ist, so gelangen wir doch zu dem schliesslichen Resultate, dass die Eisenbahnen bei einem Einheitstarife von ungefähr 15 Kreuzern für jeden Passagier vollständig auf ihre Selbstkosten kämen.

Nun würde bei diesem Satze die Personenbeförderung allerdings nur die Betriebskosten decken, nicht aber zur Deckung des in den Bau der Bahn investirten Kapitals beitragen. Die meisten Eisenbahnen behaupten zwar, dass die Personentarife auch heute kaum die Selbstkosten hereinbringen, allein das ist mit vereinzelten Ausnahmen unrichtig, und jedenfalls muss dafür Sorge getragen werden, dass in dem zukünftigen Personen-Porto eine ausgiebige Beitragsquote zur Verzinsung des Anlagekapitals mit enthalten sei. Es ist nämlich mit aller Bestimmtheit zu erwarten, dass der kolossale Aufschwung, den der Per-

sonenverkehr in nothwendiger Consequenz einer durchgreifenden Ermässigung der Fahrtarife annehmen müsste, sehr rasch alle Bahnen nöthigen würde, nicht blos ihre Fahrbetriebsmittel zu erweitern, sondern theilweise auch neue Geleise zu legen, also ihr Anlagekapital wesentlich zu vergrössern, was undurchführbar wäre, wenn nicht gleichzeitig die Möglichkeit geboten würde, dieses vergrösserte Kapital zu verzinsen. Untersuchen wir also, welchen Zuschlag zu den eigentlichen Selbstkosten man einheben müsste, um aus demselben eine entsprechende Quote der Kapitalszinsen decken zu können. Das Anlagekapital der österreichish-ungarischen Eisenbahnen beträgt rund 3·4 Milliarden Gulden, der jährliche Zinsenaufwand hiefür 170 Millionen Gulden. Von diesem Betrage deckt gegenwärtig der Personenverkehr, wenn es hoch kommt, 15 Percent oder rund 25 Millionen Gulden; nehmen wir an, dass sich nach Einführung eines Einheitssatzes von wenigen Kreuzern der Personenverkehr sehr rasch mindestens verfünffachen müsste, so brauchte von den 250 Millionen Passagieren, die dann das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz befahren, jeder blos einen Zuschlag von zehn Kreuzern zu bezahlen, um die Eisenbahnen und den Staat vor jedem Rückgange ihrer Einnahmen zu bewahren. Bei einer Verzehnfachung des Personenverkehres hätten die Eisenbahnen schon eine Mehreinnahme von 25 Millionen, bei dessen Verzwanzigfachung eine solche von 75 Millionen Gulden — und dass solche Steigerungen nicht in das Bereich der Utopien gehören, das beweisen die auf dem Gebiete des Postwesens gemachten Erfahrungen.

Wir behaupten also, dass es nicht blos möglich, sondern im wohlverstandenen Interesse der Bahnen gelegen wäre, die Personenbeförderung für den ganzen Umfang der Monarchie zum Einheitssatze von 25 Kreuzern durchzuführen. Dabei haben wir bisher blos den grossen durchlaufenden Verkehr vor Augen gehabt; im Localverkehr sollte ein noch mässigerer Tarif eingehoben werden, etwa in der Weise, dass bei Distanzen bis zu 30 Kilometern ein Portosatz von 10 Kreuzern berechnet würde.

Dass mit Einführung dieses Personen-Porto-Tarifes eine ganze Reihe anderweitiger Umwälzungen verbunden wäre, ist selbstverständlich. Erstlich müsste die gesammte Personenbeförderung centralisirt werden, in der Weise, dass die Fahr-

marken von verschiedenen Filialen eines Eisenbahnamtes auszugeben wären, welches die Repartirung des Ertrages nach den Grundsätzen eines wohleingerichteten Claringhouse an alle Bahnen zu besorgen hätte. Die Personenzüge hätten ganz nach den nämlichen Grundsätzen zu verkehren, wie heute die Lastzüge, das heisst die Bahn liesse einen Zug abgehen, so wie er gefüllt ist. Ferner plaidiren wir — im Gegensatze zu dem englischen Erfinder der Idee — für die Aufhebung der Classen-Unterschiede bei den Personenwagen. Es sollte nur eine Fahrclasse beibehalten werden, welche, wie bereits erwähnt, 10 Kreuzer im Localverkehr, 25 Kreuzer im grossen Verkehr kostete. Das würde jedoch nicht ausschliessen, dass dem Publicum trotzdem Bequemlichkeiten unterschiedlicher Art gegen Extrabezahlung zur Verfügung gestellt werden könnten. Es würden sich Gesellschaften bilden, die, ähnlich wie dies jetzt bei den Schlafwagen-Compagnien der Fall ist, Privatverträge mit den Eisenbahnen abschlössen und den wohlhabenden Reisenden zu Diensten stünden, ja es gehört kein sonderlicher Sanguinismus dazu, um zu behaupten, dass die solcherart dem Publicum hinkünftig zu bietenden Bequemlichkeiten sehr rasch Alles übertreffen müssten, was bisher üblich war. Die Aufhebung der Classenunterschiede, so weit diese die Eisenbahnen direct zu kümmern hätten, schlagen wir zunächst aus dem Grunde vor, weil solcherart die Controle am besten vereinfacht und die möglichst vollständige Ausnützung der Waggons gesichert werden kann. Im Sinne unseres Vorschlages sollen die Züge expedirt werden, so oft sie voll sind; das lässt sich durchführen, wenn sich die Eisenbahn nur um eine Wagenclasse zu kümmern braucht, nicht aber wenn es deren mehrere gibt, denn die verschiedenen Classen werden eben selten gleichzeitig gefüllt werden und bei einem aus mehreren Personenclassen bestehenden Zuge wird die Bahnverwaltung regelmässig vor dem Dilemma stehen, entweder den Zug abdampfen zu lassen, auch wenn einzelne Wagenclassen schlecht besetzt sind, oder, unter Zurückweisung von Passagieren der zuerst complet gewordenen Classe, auf die Complettirung der anderen zu warten. Beides ist von Uebel und vorläufig am einfachsten durch die Aufhebung der Classenunterschiede bei gleichzeitiger Zulassung unabhängiger Luxuswagen-Unternehmungen zu vermeiden.

II.

Wir haben bereits angedeutet, dass auf den meisten Strecken, und zwar insbesondere auf den bestbefahrenen, wenn erst einmal der Personen-Transport einen gewissen Umfang erreicht haben wird, die regelmässigen Abfahrts- und Ankunftsstunden der Züge entfallen müssten, und an deren Stelle, gleich wie heute schon im Frachtenverkehr, die Einrichtung zu treten hätte, dass die Eisenbahn-Verwaltungen einen Zug abgehen lassen, so wie er eben gefüllt ist. Dagegen könnte nun eingewendet werden, dass es dem reisenden Publicum unmöglich passen könne, mit Bezug auf die Stunde der Abfahrt und Ankunft gänzlich dem Zufalle und der Laune der Verwaltungen anheimgegeben zu sein. In Wahrheit verhält sich aber die Sache umgekehrt. Gegenwärtig hängt die Zeit der Abreise und Ankunft vom Ermessen der Eisenbahn-Gesellschaften ab, künftig wird man abreisen zu der Stunde, die Einem beliebt, und zu einer im voraus annähernd zu berechnenden Zeit am Bestimmungsorte eintreffen. Denn der Fahrplan wird ja eben nur aus dem Grunde und dort beseitigt werden, weil und wo ihn die nahezu ununterbrochene Reihenfolge der abgehenden und ankommenden Züge unmöglich — aber auch überflüssig macht. Wenn beispielsweise die Südbahn-Gesellschaft tagsüber in Intervallen von acht bis zehn Minuten vom Wiener Bahnhofe einen Zug expedirt, wozu braucht Derjenige, der einen derartigen Zug benützen will, die Fixirung einer bestimmten Abfahrtzeit? Er wird abreisen einige Minuten, nachdem es ihm beliebt auf dem Bahnhofe einzutreffen; und man sollte meinen, dass dies der Bequemlichkeit und den Bedürfnissen des Publicums zum mindesten ebenso gut entsprechen dürfte, wie die gegenwärtige Ordnung. Aber — so könnte man einwenden — diese in kurzen Intervallen expedirten Züge werden doch nicht alle auf der ganzen Strecke

zwischen Wien und Triest verkehren. Sicherlich nicht. Da eine möglichst vollständige Ausnützung der Betriebsmittel erreicht werden soll und die Zahl der Reisenden abnehmen wird, je weiter sich der Zug von Wien entfernt, so muss nothwendigerweise auch die Zahl der verkehrenden Züge successive reducirt werden. Die Südbahn könnte also beispielsweise von Baden ab nur mehr alle zwanzig Minuten, von Wiener-Neustadt ab erst alle dreissig Minuten u. s. f. immer weniger Züge verkehren lassen, bis etwa in Mürzzuschlag die Durchschnitts-Frequenz der vom Wirkungsbereiche des hauptstädtischen Localverkehres gänzlich losgelösten Zone mit einer Frequenz von einem Zuge nach Ablauf jeder Stunde erreicht sein mag. Ueberall, wo im Sinne eines derart eingerichteten Betriebes die Frequenz der verkehrenden Züge vermindert wird, müssten diese Züge entweder getheilt werden oder die Passagiere müssten umsteigen; dass es aber beispielsweise dem Grazer Publicum besser conveniren wird, zehn- oder fünfzehnmal des Tages nach Wien reisen zu können, auch wenn auf die Abgangszeit des Zuges mitunter eine Stunde lang gewartet werden muss, als zwar genau voraus zu wissen, wann die Züge verkehren, dafür aber nur drei bis vier Züge täglich benützen zu können, wie es jetzt der Fall ist, das wagen wir ungescheut zu behaupten. Auch ist es ein Irrthum, wenn man etwa glaubt, dass die gewaltige Frequenz der Züge zahlreiche oder umfangreiche Verspätungen im Gefolge hätte. Das Gegentheil ist der Fall. Die grossen Verspätungen und Betriebsstörungen sind gerade die Folge der unabänderlich festgestellten Personen-Fahrpläne, die bewirken, dass jede noch so kleine und in welchem Theile der Strecke immer eintretende Stockung sofort den ganzen complicirten Mechanismus in Verwirrung bringt. Jeder Betriebstechniker wird zugestehen, dass es leichter ist, mit zehn Lastzügen pünktlich zu arbeiten, als mit einem einzigen fahrplanmässigen Personenzuge.

Es könnte aber die Besorgniss auftauchen, dass gerade die gewaltige Steigerung der Frequenz und die damit nothwendig werdende Vermehrung des Anlagekapitales den Eisenbahnen Schwierigkeiten bereiten dürfte, und in der That ist die Frage aufgeworfen worden, wie es die Verwaltungen anstellen sollten.

um den sicherlich noch weit über das Fünf- und Zehnfache steigenden Personen-Transport zu bewältigen.

Diese Frage ist leicht zu beantworten. Betriebsschwierigkeiten in Folge der stärkeren Zunahme des Personen-Transportes können überhaupt nur dann bestehen, wenn die Geldmittel fehlen, um den Anforderungen des gesteigerten Verkehres zu genügen. Wenn die Eisenbahnen durch den Aufschwung des Verkehres in den Stand gesetzt werden, neue Betriebsmittel in ausreichendem Umfange anzuschaffen und erforderlichenfalls auch neue Geleise zu legen, so kann es lediglich eine Frage der administrativen Organisation sein, in welcher Weise selbst ein um das Hundertfache angewachsener Personen-Transport ohne jede Störung zu bewältigen sein wird. Untersuchen wir also, um mit dem Wichtigsten zu beginnen, welches Erträgniss mit dem Wachsthum des Personen-Transportes verbunden sein müsste, um die Kosten neuer Geleise-Anlagen zu decken. Rechnen wir den Kilometer für zwei Geleise mit 100.000 Gulden — was gewiss reichlich bemessen ist — so ergibt dies für 100 Kilometer, die nach unserer, jedenfalls sehr hoch gegriffenen Annahme im Maximal-Durchschnitt vom Passagier durchfahren werden, ein Kapital von 10 Millionen Gulden. Da von den 25 Kreuzern des Portosatzes 15 Kreuzer zur Deckung der Betriebskosten erforderlich sind und der einzelne Passagier also blos 10 Kreuzer zur Verzinsung der Anlagekosten beiträgt, müsste eine solche Strecke im Stande sein, mindestens fünf Millionen Passagiere jährlich zu befördern, um die erforderlichen Zinsen im Betrage von 500,000 Gulden hereinzubringen. Ist dies der Fall? Fünf Millionen Personen jährlich repräsentiren einen Tagestransport von 13,720 oder rund 14,000 Personen — eine Leistung, deren Vier- und Fünffaches, wie jeder Eisenbahnmann zugeben wird, spielend auf einem Geleise bewerkstelligt werden kann, während eine ausschliesslich dem Personenverkehr dienende zweigeleisige Strecke, wenn es sein muss und wenn nur rollendes Material in genügender Menge vorhanden ist, auch die zwanzigfache Personenzahl binnen 24 Stunden befördern kann. Also ist es vielleicht die Beschaffung und Amortisirung des rollenden Materiales, was Schwierigkeiten zu bereiten vermöchte? Das ist noch weniger der Fall. Man mag die Waggons noch so solid und bequem bauen und

eine noch so hohe Quote für die anderen Betriebsmittel einstellen, so werden doch die Gestehungskosten eines Sitzplatzes im Maximum auf 100 Gulden kommen; rechnen wir davon 5 Percent an Interessen und 10 Percent zur Amortisirung, so muss der Sitzplatz, um sich auszuzahlen, 15 Gulden jährlich hereinbringen, das heisst also nach unserer Rechnung, es müssen ihn 150 Passagiere im Jahre benützen. Da nun 100 Kilometer selbst bei nicht sehr minutiöser Ausnützung des rollenden Materiales doch von jedem Waggon täglich mindestens einmal hin und zurück durchmessen werden können, so kann die Eisenbahn statt der 15 Gulden, die sie braucht, um auf ihre Kosten zu kommen, jährlich 73 Gulden und, wenn sie genau sein will, 100 Gulden und darüber einnehmen, das heisst, sie kann sich im ersten Jahre den Waggon voll bezahlt machen. Man sieht also, die armseligen 10 Kreuzer, mit denen jeder Passagier zur Verzinsung des Anlagekapitals beiträgt, reichen, wenn nur die Betriebsmittel und die Strecke gut ausgenützt werden, nicht blos zur Verzinsung hin, sondern gewähren noch einen Nutzen so überschwänglicher Art, dass ohneweiters zugegeben werden muss, dass die Anlage-Erweiterungen aus dem Titel des wachsenden Personenverkehres den Eisenbahnen niemals eine financielle Verlegenheit bereiten werden. Dasselbe, ja ein verhältnissmässig noch günstigeres Resultat ergibt die Rechnung für den Localverkehr; denn hier bleiben vom Gesammtporto in der Höhe von 10 Kreuzern allerdings nicht mehr als etwa 7 Kreuzer zur Deckung der Anlagekosten, dafür aber sind die zu befahrenden Strecken entsprechend kürzer und es ist demnach eine intensivere Ausnützung der Anlagen möglich.

III.

Nun bleibt noch die Frage des Comfortes, der dem reisenden Publicum zu bietenden Annehmlichkeiten, offen. Es ist unsere Meinung, dass sich gerade auf diesem Gebiete der grösste Fortschritt als Consequenz der billigen einheitlichen Personen-Tarife ergeben wird. Die Bahn-Gesellschaft selber würde allerdings blos Waggons Einer Classe, ohne jeden Luxus und regelmässig stark gefüllt, beistellen. Es werden sich aber Unternehmer finden, um, wie dies jetzt die Schlafwagen-Gesellschaften thun, dem Luxusbedürfnisse des wohlhabenden Publicums, und zwar nicht blos der oberen Zehntausend, sondern auch des mässig begüterten Mittelstandes zu dienen. Die Zahl jener Reisenden, die jede ihnen gebotene Bequemlichkeit gerne bezahlen, wird ausserordentlich gross sein, wahrscheinlich nicht geringer, als heute die Zahl der Eisenbahn-Reisenden überhaupt, was wieder die Unternehmer in den Stand setzen wird, für weitaus mässigeren Preis unendlich grösseren Comfort zu bieten, als dies derzeit den Schlafwagen-Gesellschaften möglich ist. Auch halten wir es für selbstverständlich, dass diese Luxuswagen nicht blos des Nachts, sondern auch bei Tag verkehren werden, und dass man sie nicht blos für grössere, sondern auch für die allerkleinste Strecke wird benützen können. Wie überaus mässig die Preise bei Benützung solcher Wagen angesetzt werden könnten, lässt sich rechnungsmässig leicht nachweisen. Ein Salonwagen für fünfzehn Personen kann mit 15,000 Gulden mit geradezu fürstlichem Luxus ausgestattet werden; nehmen wir nur an, dass ein solcher Wagen im Durchschnitt blos zehn Stunden täglich in Verwendung ist und durchschnittlich zehn Passagiere führt. Das Gewicht des Waggons wird etwa 150 Centner betragen; lassen sich die Bahnen für die Beförderung vom Unternehmer vier Kreuzer per Kilometer bezahlen, so machen sie dabei ein ganz gutes Geschäft, und es wären daher, wenn in zehn Stunden 350 Kilometer zurückgelegt werden, an Tractionskosten für den

Wagen täglich 14 Gulden zu bezahlen. Hiezu 6 Gulden täglich zur Verzinsung und Amortisation der Anschaffungskosten und 4 Gulden täglicher Regie, gibt einen gesammten Kostenaufwand von 24 Gulden. Es brauchte also der einzelne Reisende blos 2 Gulden 40 Kreuzer täglich, 24 Kreuzer stündlich oder $^3/_4$ Kreuzer per Kilometer zu bezahlen, um eine solche Unternehmung auf ihre Kosten zu bringen. Fordert man vom Reisenden einen Kreuzer per Kilometer oder 35 Kreuzer für die Stunde — ein Preis, den jeder Bemittelte sicherlich gern bezahlen wird, und bei welchem er immer um ein Mehrfaches billiger fährt, als heute im Waggon dritter Classe — so ergibt dies unter den obigen Annahmen für die Unternehmer einen Reingewinn von 4000 Gulden oder eine 32percentige Verzinsung ihres investirten Kapitals. Es kann als selbstverständlich angesehen werden, dass die Concurrenz der verschiedenartigen Luxus-Unternehmungen — es ist nämlich zu vermuthen, dass ein so überaus gewinnbringender Geschäftszweig einen recht lebhaften Wettbewerb einander gegenseitig überbietender Wagenvermiether hervorrufen dürfte — zu den sinnreichsten und mannigfaltigsten Verbesserungen der Eisenbahnwagen führen muss. Die Eisenbahn-Gesellschaften hatten bisher nur dort ein wirkliches Interesse, dem Publicum das Eisenbahnreisen bequemer zu gestalten, wo mehrere Concurrenzlinien neben einander bestanden, und selbst da wurde schon aus dem Grunde wenig geboten, weil der Reisende wohl die Fahrt an sich sehr theuer bezahlen musste, alle Bequemlichkeiten aber eigentlich gratis erhielt, das heisst dem hohen Tarif unterworfen war, gleichgiltig, ob die Waggons bequem und prächtig oder mangelhaft und dürftig eingerichtet waren. Anders bei der hier vorgeschlagenen Einrichtung, wo die Fahrt selber überaus billig ist und für die gebotene Bequemlichkeit ein Extrapreis gezahlt wird, den zu erobern aber Sache der Concurrenten sein wird. Wir sind überzeugt, dass binnen Kurzem gegen die Hitze geschützte Sommer-Reisewagen, mit Bibliotheken ausgestattete Lesewagen, Speise- und Schlafwagen, Wagen mit separirten Schlafcabinen, Conversations-Salons und Badezimmer u. s. w. in Uebung kommen und je nach Geschmack und Zahlungsfähigkeit dem Reisenden zur Verfügung stehen werden. Auf den verkehrsärmeren Nebenlinien werden die Luxuswagen-Unternehmer sich vielleicht damit begnügen, blos

zu bestimmten Tageszeiten einzelne und einfacher ausgestattete Gefährte an die Personenzüge zu hängen; auf den belebteren Strecken dürfte jeder Personenzug sein Anhängsel der luxuriösten und mannigfaltigsten Prachtwagen erhalten. Der Reisende wird dabei die Wahl haben, ob er beispielsweise um 35 Kreuzer stündlich einen Platz im gewöhnlichen Schlafwagen, um 4 bis 5 Gulden für die Nacht eine luxuriöse und isolirte Schlafcabine oder vielleicht um 30 bis 40 Gulden einen ganzen Salonwagen mit mehreren Salons, Bade- und Schlafzimmern nehmen will. Immer wird es die durch das Personen-Porto hervorgerufene Massenfrequenz sein, die dem Unternehmer die Beistellung all' dieser Bequemlichkeiten zu Preisen gestattet, die mit den heute gezahlten in gar keinem Verhältnisse stehen. Selbst der luxuriöseste Salonwagen wird immer noch billiger sein, als heutzutage ein simpler Sitzplatz in der ersten Wagenclasse (für eine ganze Nachtfahrt selbstverständlich), und wer darin einen inneren Widerspruch zu finden glaubt, der vergisst, dass ja auch wegen dieses e i n e n Sitzplatzes erster Classe ein ganzer Wagen mitlaufen muss, der zum Ueberflusse regelmässig nicht einmal den e i n e n Passagier enthält. Hätten die Eisenbahnen für grosse, einander in kurzen Abständen folgende Personenzüge auch nur e i n e n die ganze Fahrt zahlenden Passagier in jedem Wagen, sie würden bei den gegenwärtigen Preisen trotz der kostspieligen Controle ausgezeichnete Geschäfte machen.

IV.

Dass Preisermässigungen, die geeignet sind, für den Eisenbahnverkehr ein ganz neues Publicum heranzuziehen, von den günstigsten financiellen Ergebnissen begleitet sein müssen, zeigt die Geschichte der Tarifreform auf einem Flügel der Dniester-Bahn, nämlich auf der 12 Kilometer langen Strecke von Drohobycz nach Boryslaw. Dort wurden die Fahrpreise für die dritte Classe ursprünglich auf 20 Kreuzer festgesetzt, bis sich am 1. September 1878 die Bahnverwaltung entschloss, den Fahrpreis auf 10 Kreuzer herabzusetzen. Die Folge davon war, dass die Frequenz, die im Monate August 1819 Personen betragen hatte, schon im September 8383, im December bereits 20,865 und im Durchschnitt des folgenden Jahres monatlich rund 26,000 Reisende erreichte. Die tägliche Einnahme der Bahn, welche sich während der Dauer des Zwanzig-Kreuzer-Preises auf 14 Gulden gestellt hatte, betrug schon im ersten Jahre der 50percentigen Fahrpreis-Reduction 95 Gulden per Tag. Der so riesig gewachsene Verkehr hatte allerdings auch eine Erhöhung der Regiekosten im Gefolge, was jedoch nicht verhindern konnte, dass die früher passive Bahn schon im Jahre 1879 einen Betriebsüberschuss von 21,000 Gulden erzielte. Die Erklärung dieses auffallenden Phänomens liegt einfach darin, dass breite Volksschichten, die früher entweder zu Fuss gingen oder anderweitige billige Fahrgelegenheiten benützten, sich nunmehr der Eisenbahn bedienten.

Wir meinen nun, dass durch das von uns befürwortete Personen-Porto von 25 Kreuzern im grossen und von 10 Kreuzern im localen Verkehre die Heranziehung bisher den Eisenbahnen fremd gegenüber stehender Volks- und Berufsschichten in ganz ungeahntem Masse eintreten müsste. Es scheint weiten Kreisen, ja selbst einem Theile der Eisenbahnwelt noch gar nicht bewusst zu sein, dass die Eisenbahnen bei ihren heutigen Tarif-

sätzen der Hauptsache nach doch nur das Beförderungsmittel der besitzenden Classen sind, während sie mindestens für neun Zehntel des Volkes gar nicht existiren oder höchstens in ganz vereinzelten Ausnahmsfällen, wo es sich um rasche Beförderung um jeden Preis handelt, benützt werden können. Man betrachte doch einmal das Publicum in unseren Eisenbahnhallen und Eisenbahnzügen. Erregt es nicht Befremden, dass jene Volksclassen, welche notorisch die ungeheure Mehrzahl der Gesammtheit bilden, hier blos als verschwindende Minorität vertreten sind? Man ist nur zu sehr geneigt, sich über diese unleugbare Thatsache leichthin mit der Erklärung hinwegzuhelfen, dass eben die besitzenden Volksclassen die leicht beweglichen seien, während die besitzlose Masse sesshaft an die Scholle gebunden sei und daher die Eisenbahn nur desshalb nicht benütze, weil sie überhaupt keines Transportmittels bedürfe. Diese Erklärungsweise verwechselt jedoch die Ursache mit der Wirkung. Die besitzlosen Massen kleben allerdings verhältnissmässig zäher an der Scholle als die Besitzenden; dies geschieht jedoch nicht aus dem Grunde, weil sie überhaupt kein Bedürfniss nach Ortsveränderung haben, sondern hauptsächlich desshalb, weil sie mangels eines ihren Bedürfnissen angepassten Transportmittels sich eben von der Scholle nur schwer losringen können. Sodann aber ist diese Sesshaftigkeit gar nicht so allgemein, wie uns eine statistische Analyse des Eisenbahnverkehres glauben machen könnte. Auch der Taglöhner und Arbeiter wandert und reist, nur thut er dies allerdings nicht unter Benützung der Eisenbahn, sondern heute wie vor Jahrhunderten auf Schusters Rappen.

Ungezählte Millionen sind es, die im Kreise der österreichisch-ungarischen Monarchie alljährlich den Wanderstab zur Hand nehmen und — oft mit Kind und Kegel — tage-, ja wochenlange Fusswanderungen unternehmen, weil ihnen der Fahrpreis für eine Eisenbahnreise von wenigen Stunden unerschwinglich ist. Wer da meint, dass dieser Fahrpreis denn doch kein Aequivalent für die Mühe und den Zeitverlust derartiger Fusswanderungen biete, der rechnet eben mit anderen Factoren, als sie bei den ganz Besitzlosen angewendet werden müssen. Dem Wohlhabenden mag es allerdings unbegreiflich erscheinen, dass man es vorziehen sollte, Kilometer für Kilo-

meter in Sonnenbrand, Regen, oder Frost zu Fuss zu durchmessen, um $1^1/_2$ bis 2 Kreuzer Fahrpreis per Kilometer zu ersparen. 30 Kilometer dürfte wohl das Maximum sein, welches bei einer solchen Fusswanderung von einem rüstigen Manne per Tag durchschnittlich zurückgelegt werden kann. Ist es nun wahrscheinlich, so werden Viele fragen, dass irgend Jemand nicht blos einen Arbeitstag opfern, sondern überdies eine solche Marschleistung übernehmen sollte, um 45 bis 60 Kreuzer zu ersparen? Wir aber behaupten, dass es Volksschichten gibt, die willig und gern den Tag durch marschiren, um den dritten Theil einer solchen Summe zu ersparen, ja wenn es sich um grössere Distanzen handelt, in der Regel gar nicht die Wahl haben, ob sie die Eisenbahn benützen oder den Fussmarsch antreten sollen, weil sie einfach die wenigen Gulden nicht besitzen, um deren Preis sie die Fusswanderung vermeiden und dadurch die fraglichen Arbeitstage gewinnen könnten. Zudem ist das Wandern den unteren Volkschichten oft gar keine opfervolle Anstrengung, sondern eine Erholung, mit einem Worte, für den weitaus grössten Theil des Volkes gibt es auch heute noch kein anderes Beförderungsmittel, als die Muskelkraft der eigenen Beine. Erst das Personen-Porto kann hinabgreifen in die tiefsten Tiefen der Nation, erst durch seine Vermittlung kann die Eisenbahn den besitzlosen Massen zugänglich werden. Wie sich diese Seite der Wirksamkeit der Reform in Verbindung mit der unendlich gesteigerten Frequenz der Eisenbahn-Reisenden auch in den besitzenden Classen gestalten wird, lässt sich ebensowenig vorhersagen, wie etwa der Einfluss der ersten Eisenbahnen auf die Personenfrequenz, oder jene des einheitlichen billigen Briefporto auf den Postverkehr sich ahnen liess, bevor diese Reformen durchgeführt waren.

Als die Eisenbahn von Paris nach Versailles gebaut werden sollte, berechnete Thiers, „dass es geradezu wahnsinnig sei, irgend welches Erträgniss von einer solchen Linie zu erwarten“. Er verwies darauf, dass bis dahin 20 bis 30 Personen täglich zwischen Versailles und Paris verkehrt hätten. „Verzehnfacht, verhundertfacht diese Zahl“ — so rief er — „und vergleicht das dann zu erhoffende Ergebniss mit den Kosten der Bahnanlage und des Betriebes und ihr werdet begreifen, dass sich die Sache absolut nicht machen lässt.“ Und siehe da, die Sache liess sich doch

machen, denn der Verkehr hat sich nicht verzehnfacht oder verhundertfacht, sondern vertausendfacht, richtiger gesagt, er war früher kaum vorhanden und ist erst seit Eröffnung der Eisenbahn in's Leben getreten. Und wir meinen, man werde auch künftighin nach Einführung des einheitlichen Personen-Porto sagen können, der Personenverkehr der Eisenbahnen habe sich damit nicht vervielfacht, sondern er sei eigentlich durch diese Maassregel erst entstanden. Alles, was jetzt auf diesem Gebiete beobachtet wird, verhält sich höchst wahrscheinlich zu dem Massenverkehr der Zukunft wie der Verkehr der Postkutsche zum heutigen Eisenbahnverkehr.

V.

Von weittragender Bedeutung wäre die Einführung eines überaus mässigen Personen-Porto von 25 Kreuzern für jeden Reisenden im Bereiche der ganzen Monarchie, insbesondere in socialer Beziehung.

Derzeit ist, wie wir gezeigt haben, die Reisegebühr auf grösseren Distanzen selbst nach dem billigsten der heute in Geltung stehenden Tarife dem Arbeiter in der Regel unerschwinglich. Das hat zur Folge, dass es ihm unmöglich ist, im Falle der Beschäftigungslosigkeit an einem anderen Orte Arbeit zu suchen, es sei denn, dass dieser andere Ort sich in verhältnissmässiger Nähe befände. Und da es dem Arbeiter wenig nützt, wenn er zufällig auch in Erfahrung bringen sollte, dass in einem 50 oder 100 Meilen entfernten Bezirke seiner Hände Arbeit gesucht und auch gut bezahlt würde, so beschränkt sich in der Regel seine Kenntniss der Verhältnisse zwischen Angebot und Nachfrage blos auf den jeweiligen Wohnort und dessen unmittelbare Umgebung. Es mag beispielsweise in Niederösterreich noch so grosse Noth an tüchtigen Arbeitern sein, es wird dies nicht hindern, dass etwa in Nordböhmen ganze Generationen im Elende verkommen, da sie keine Ahnung davon haben, dass man ihrer hier bedarf, und wenn sie es auch wüssten, das Reisegeld für sich und die Ihrigen nicht erschwingen können. Darunter leiden nicht blos sie, sondern auch die Unternehmer. Der niederösterreichische Producent ist bei einer solchen Conjunctur ausser Stande, die vielleicht nur vorübergehend günstigen Absatzverhältnisse rasch und vollständig auszunützen, da er mangels der erforderlichen Arbeitskräfte seine Erzeugung nicht zu steigern vermag; und auch der nordböhmische Unternehmer hat in der Regel nicht den vollen Nutzen von den Hungerlöhnen, die er seinen Arbeitern zahlt, da ja

die eigentliche letzte Ursache des Druckes auf den Arbeitslohn der verhältnissmässig geringere Ertrag der dortigen Production ist. Er erzeugt wohl billiger, als er dies zu thun vermöchte, wenn seine Arbeiter theilweise in die Fremde zögen, aber selbst das wird häufig dadurch aufgewogen, dass er sich durch die Rücksicht auf das Elend seiner Arbeiter gedrängt sieht, mehr zu erzeugen, als im Hinblick auf die Absatzverhältnisse empfehlenswerth ist. Doch geschieht dies auch nicht, geht der Unternehmer mit noch so grosser Rücksichtslosigkeit vor, so fallen die brodlos gewordenen Arbeiter doch der Armenversorgung zur Last, und das schliessliche Ergebniss ist immer, dass fleissige Menschen, die, auf den richtigen Platz gestellt, sich reichlich ernähren und für ganze Bezirke eine Quelle des Wohlstandes werden könnten, an die Scholle gebunden, dem Elend verfallen und eine Last für ihre Mitbürger werden.

Es unterliegt nun keiner Frage, dass, wenn erst einmal durch das einheitliche Personen-Porto die Möglichkeit grosser Eisenbahn-Reisen selbst für den ärmsten Taglöhner gegeben ist, sehr rasch die erforderlichen Institutionen entstehen würden, um sowohl die Unternehmer als die Arbeiter überall über das wechselnde Verhältniss von Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkte im Laufenden zu erhalten. Gerade die ärmeren Classen mit ihren bescheidenen Bedürfnissen reisen, wenn nur der Transportsatz mässig ist, mit sehr geringen Kosten; für sie gibt es keine theuren Hotels, keine Table d'hôte-Rechnungen, keine Spesen für Gepäckträger und Droschken, und insbesondere, wenn — was ja auf die Dauer nicht ausbleiben könnte — durch staatliche oder genossenschaftliche Mitwirkung für billige provisorische Unterkunft gesorgt würde, könnten für verschwindend geringe Beträge ganze Arbeiterfamilien die Monarchie von einem Ende zum anderen durchmessen.

Der Staat hätte allen Grund, sich wärmstens der Sache anzunehmen; er könnte solcherart mit bescheidenen Mitteln die Millionen ersparen, die heute dem Armen- und Schubwesen in den Rachen fliessen, und er hätte überdies den Gewinn, fleissige Arbeiter vor dem Versinken in Bettel und Vagabundenthum bewahrt zu haben. Die vorhandenen Arbeitskräfte würden allemal dort Verwendung finden, wo man ihrer am dringendsten bedarf, das heisst also, wo sie nicht nur am besten bezahlt

werden, sondern zugleich dort, wo unter ihrer Mitwirkung mit grösstem Gewinn producirt zu werden vermag. Man unterschätze die Wichtigkeit dieses letzteren Momentes nicht; dasselbe bedeutet in Wahrheit, dass durch die, der Waare „Arbeitskraft" verliehene Beweglichkeit der Nationalwohlstand einen ähnlichen Aufschwung erhalten müsste, wie seinerzeit durch die Verwohlfeilung der Frachtentransporte als Folge des Eisenbahnverkehrs. Liegt doch der wirthschaftliche Segen billiger Güterfracht blos darin, dass erst durch sie dem Producenten die Möglichkeit geboten wird, sich nicht auf die Erzeugung für die unmittelbare Nachbarschaft zu beschränken, sondern für den Weltmarkt zu arbeiten, das heisst mit anderen Worten, nicht das zu erzeugen, was zufällig in seiner Nähe gebraucht wird, sondern was er — unabhängig vom localen Gebrauche — mit dem grösstmöglichen Vortheil erzeugen kann. Die Fortführung und Ausdehnung der jeweilig vortheilhaftesten Erwerbszweige findet aber derzeit in der Bewegungsunfähigkeit der Menschenkraft ihre Grenze. Der Eisenbahnverkehr in seiner heutigen Form hat die producirenden Classen allerdings der Nothwendigkeit enthoben, Güter zu erzeugen, die man besser aus der Ferne im Austausche gegen solche Producte bezieht, die mit grösserem Vortheil an Ort und Stelle gewonnen werden können. Es ist beispielsweise nicht mehr nothwendig, Weizen auf einem Boden zu bauen, der sich besser für Haferbau eignet, seitdem man mit geringen Kosten den Weizen beziehen und den Hafer versenden kann, und der Wegfall dieser Nöthigung bedeutet einen ungeheuren volkswirthschaftlichen Vortheil, weil man nunmehr für den auf Haferboden gewonnenen Hafer m e h r Weizen erhält, als man mit dem gleichen Aufwande von Bodenfläche und Arbeitskraft dort hätte selber erzeugen können. Die volle und ganze Freiheit der Production ist aber damit noch nicht gewonnen, denn es bleibt immer noch der Zwang, die vorhandene menschliche Arbeitskraft dort zu verwerthen, wo sie sich gerade zufällig befindet. Man braucht zwar dem mageren Haferboden keinen Weizen mehr abzuzwingen, wenn man diesen von fern her beziehen kann, aber man muss nach wie vor Arbeitskraft auf ihn vergeuden, die vielleicht auf dem fernen Weizenboden unendlich fruchtbringendere Verwerthung fände. Derselbe Arbeiter, der hier vielleicht blos e i n e Maasseinheit Hafer täglich producirt, könnte dort möglicher-

weise die nämlichen Maasseinheit Weizen hervorbringen, und die Folge davon ist nicht blos, dass er hier die Hälfte des dortigen Lohnes erhält, sondern, dass auch dem Nationalwohlstande der Werthunterschied zwischen dem Maasse Hafer und Weizen entgeht. Kann man im Allgemeinen annehmen, dass sich im Lohnunterschiede der Unterschied der Productivität menschlicher Arbeit ausdrückt, so darf man die Thatsache, dass mindestens eine Million österreichisch-ungarischer Arbeiter mit einem Taglohne unter 50 Kreuzer beschäftigt ist, während anderwärts in der Monarchie Arbeiter für mehr als einen Gulden Taglohn vergeblich gesucht werden, national-wirthschaftlich auch dahin verstehen, dass diese Million arbeitender Menschen täglich um mindestens je 50 Kreuzer, oder zusammen um eine halbe Million Gulden, jährlich also um runde 150 Millionen weniger erzeugt, als möglich wäre, wenn sie überall rechtzeitig den Ort des höchsten Lohnes, das ist der jeweilig productivsten Arbeitsgelegenheit aufsuchen könnte.

Und zum Schlusse möchten wir noch darauf aufmerksam machen, dass bei solcher Organisation der Arbeit die sociale Frage sehr viel von ihrer Gehässigkeit und Bitterkeit verlieren müsste. Die Arbeitermassen würden durch die Gewohnheit, mit der wechselnden Marktconjunctur zu rechnen, sehr rasch zu der Erkenntniss gelangen, dass es, zum mindesten so lange die heutige Gesellschaftsordnung besteht, nicht immer und überall von dem Belieben der Unternehmer abhängt, ob hohe oder geringe Löhne bezahlt werden. Sie würden die wirthschaftliche Nothwendigkeit und Gesetzlichkeit des Lohnkampfes begreifen lernen, und da es keiner Frage unterliegt, dass sie gleichzeitig unter dem Segen der praktisch gehandhabten Freizügigkeit, allmälig, aber sicher eine weitgehende Verbesserung ihrer Lage erführen, so glauben wir, dass damit ein Element der Gefahr aus dem socialen Organismus entfernt würde, dessen Bedeutung mit Unrecht unterschätzt wird.

Soweit war die Agitation für das Personen-Porto in Artikeln der „Wiener Allgemeinen Zeitung“ geführt, als ich, einer Einladung des Clubs österreichischer Eisenbahnbeamten folgend, zu zwei verschiedenen Malen Vorträge in den Räumen

dieses Vereines vor Fachmännern hielt. Der erste derselben enthielt im Wesentlichen nichts Anderes, als was in den vorstehend mitgetheilten Skizzen bereits niedergelegt war; der zweite dagegen, gehalten am 21. October v. J., bringt einige neue Gesichtspunkte und muss schon aus dem Grunde hier mitgetheilt werden, weil sich an denselben eine sehr eingehende Discussion von nicht zu unterschätzender Tragweite knüpfte, die zwar bis nun noch nicht vollständig abgeschlossen erscheint, nichtsdestoweniger aber zu dem Resultate geführt hat, dass ein sehr grosser Theil der in dem genannten Vereine vertretenen österreichischen Eisenbahnmänner mit grösster Entschiedenheit, theilweise mit Begeisterung die Idee des Personen-Porto acceptirte.

Vortrag, gehalten im Club österreichischer Eisenbahnbeamten am 21. October 1884.

„Wer die eigenartige Natur des modernsten aller Verkehrsmittel, der Eisenbahn, unbefangen prüft, der kann sich auf die Dauer der Erkenntniss nicht verschliessen, dass nur ein Theil ihres Verkehres, nämlich das Frachtengeschäft, nach wirklich kaufmännischen Grundsätzen geleitet wird, während für den Personenverkehr das Gegentheil behauptet werden muss. Bei allen Verhältnissen zwischen Angebot und Nachfrage handelt es sich um einen Kampf, um einen Interessenconflict zwischen dem Bestreben, auf der einen Seite: die beanspruchte Leistung möglichst wohlfeil zu erhalten, auf der anderen Seite: für dieselbe einen möglichst hohen Preis herauszuschlagen, wobei jedoch die Grenze des Erfolges nach oben sowohl als nach unten durch zwei Factoren gegeben ist, die bei der rationellen Preisbestimmung beide in Rechnung gezogen werden müssen und aus deren gegenseitigem Kampfe eben dieser Preis hervorgeht.

Der Käufer kann auf die Dauer nicht mehr bezahlen als den Nutzen, der für ihn aus der erkauften Leistung resultirt, und der Verkäufer der Leistung kann dieselbe nicht dauernd billiger bieten als zu dem Kostenaufwande, den ihm dieselbe verursacht. Selbstkosten und Nutzen der Leistung sind also die Unter- und Obergrenze für alle möglichen Preise, und es hängt von der jeweiligen Conjunctur auf dem Markte ab, ob der wirklich gezahlte Preis sich mehr der einen oder anderen Grenze nähert. Beide aber müssen, wie erwähnt, bei einer rationellen Preisbestimmung in Berücksichtigung gezogen werden. Im Verkehr auf den Eisenbahnen trifft dies jedoch nur beim Frachtgeschäfte zu. Allerdings finden wir in den Rechenschaftsberichten zahlreicher Eisenbahnen auch eine Calculation

darüber angestellt, wie hoch sich nach dem jeweiligen Stande der Personen-Frequenz die Beförderungskosten für den einzelnen Passagier stellen, aber es ist ganz falsch, den solcherart gefundenen Betrag mit dem Preisfactor „Selbstkosten“ zu verwechseln, ebenso falsch als es wäre, wenn eine neueröffnete Bahn, deren Frachtgeschäft sich in noch sehr mässigen Grenzen bewegt, die Summe ihrer Betriebskosten durch das thatsächlich bewältigte Frachtquantum dividiren und das solcherart gefundene Resultat den Selbstkostenrechnungen im Frachtgeschäfte zu Grunde legen wollte. Hier würde jeder Eisenbahn-Fachmann sofort protestiren und geltend machen, dass diese Sorte von Selbstkosten kennen zu lernen für die Eisenbahnen allerdings auch wichtig sei, weil nur aus diesen zu ersehen wäre, wie sich das thatsächliche Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen gestalte; als theoretische Selbstkosten wird er aber nicht den auf den einzelnen Tonnen-Kilometer des thatsächlichen, also zufälligen Quantums entfallenden, sondern jenen Kostenbetrag verstehen, der auf den einzelnen Tonnen-Kilometer des der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn entsprechenden und durch eine rationelle Tarifpolitik anzustrebenden Frachtquantums entfällt. Man muss sich dabei allerdings vor unpraktischen Generalisirungen hüten, man muss zugeben, dass die Selbstkosten einer unter schwierigen Betriebsverhältnissen arbeitenden oder verkehrsarme Gegenden durchziehenden Eisenbahn andere sind als diejenigen einer unter günstigeren Bedingungen arbeitenden; aber nimmermehr wird man zugeben, dass die Selbstkosten einer Bahn schon desshalb höher angenommen werden dürfen, weil sich diese durch hohe Tarifsätze den Zufluss von Frachten fern hält, und man wird sich hier am allerwenigsten dem Zirkelschlusse gefangen geben, dass hohe Frachtsätze gerechtfertigt seien, weil gerade wegen der hohen Frachtsätze das Frachtquantum geringer bleibt.

Das zu beweisen, ist übrigens ganz unnöthig, denn es ist ja bekannt, dass die Tarife im Frachtgeschäfte zu ihrer Untergrenze jenen Selbstkostenbetrag haben, der gefunden wird, wenn man das der Leistungsfähigkeit entsprechende volle Frachtquantum durch die Gesammtkosten des Betriebes dividirt. Damit soll nicht gesagt sein, dass die im Frachtgeschäfte thatsächlich geltenden Tarife insgesammt oder auch nur zum grösseren

Theile dieser Untergrenze überall sehr nahe kommen, aber unleugbar ist die Thatsache, dass bei der Tarifbildung diese Untergrenze überall und immer ihre Rolle spielt.

Dass dies im Personentransport durchaus und grundsätzlich nicht der Fall ist, dass hier die Eisenbahnen bisher noch niemals den Versuch gemacht haben, zu berechnen, wie sich wohl das Geschäft gestalten würde, wenn man als Grundlage der Tarifbildung jenen Selbstkostenbetrag auffassen würde, der sich ergäbe, wenn man auf die der vollen Leistungsfähigkeit entsprechende Passagierzahl die Kosten vertheilen würde, das Alles bedarf an dieser Stelle wohl keines Beweises.

Bei Fixirung der Personentarife obwaltet kein anderer Gesichtspunkt als die Erwägung, bis zu welcher Tarifhöhe man wohl gehen könne, ohne dem Publicum das Reisen gänzlich zu verleiden, volkswirthschaftlich ausgedrückt: ohne ihm eine den Nutzen oder die Annehmlichkeit der gebotenen Leistung überwiegende Zahlung zuzumuthen, wobei noch zu bemerken ist, dass unter „Publicum" hier allemal blos die verhältnissmässig geringe Zahl der Besitzenden verstanden wird. Ob der so gefundene Tarif das Doppelte, das Zehnfache oder das Fünfzigfache der theoretischen Selbstkosten beträgt, ist den Bahnen ganz gleichgiltig, ja es scheint fast, als ob diesbezüglich überhaupt geleugnet werden sollte, dass es etwas dem rechnungsmässigen Selbstkostenfactor des Frachtgeschäftes Aehnliches im Personentransport-Geschäfte der Eisenbahnen auch nur gebe. das heisst, man hält sich hier an den im Frachtgeschäfte verpönten Grundsatz, dass hohe Tarife schon desshalb gerechtfertigt sein können, weil sie eine geringe Verkehrsziffer im Gefolge haben.

Wir werden späterhin über das Verhältniss zwischen den wirklichen Selbstkosten im Personenverkehr und den thatsächlichen Tarifsätzen noch zu sprechen kommen, vorerst mögen die augenscheinlichen und ganz merkwürdigen Consequenzen dieser Missachtung gesunder kaufmännischer Grundsätze beleuchtet werden.

Ist es noch nicht aufgefallen, dass die Umwälzung, welche das Eisenbahnwesen im Frachtgeschäfte hervorgerufen hat, sich von derjenigen im Personenverkehre grundsätzlich und radical unterscheidet?

Die Eisenbahn besitzt allen bisher bekannten Land-Verkehrsmitteln gegenüber zwei Hauptvortheile, den der Raschheit und den der Billigkeit, das heisst die Eisenbahn kann durch Zuhilfenahme einer Naturkraft rascher und zugleich billiger transportiren, als jedes andere Land-Transportmittel.

Nun ist es aber selbstverständlich, dass im Frachtgeschäfte, von Ausnahmsfällen abgesehen, eigentlich nur der eine dieser Vorzüge zur Geltung gebracht werden kann, nämlich die Billigkeit, denn die grössere Raschheit kommt ja bei den meisten Waarentransporten gar nicht oder nur nebensächlich in Betracht. Im Personentransport wären beide Vorzüge gleich gewichtig, und man sollte daher meinen, dass der Umschwung im Personenverkehr in Folge der Eisenbahnen noch weitaus grossartiger hätte sein sollen, als derjenige im Frachtgeschäfte, denn als selbstverständlich könnte gelten, dass eine Neuerung, welche der Menschheit zwei Vortheile zu bieten vermag, dort durchschlagender wirken sollte, wo beide zugleich sich geltend machen können, als dort, wo nur der eine von Werth ist. Und siehe da, es zeigt sich das Umgekehrte. Die Eisenbahnen haben die Güterbewegungen des Erdballs vollständig revolutionirt, sie haben die ganze Erde zu einem Markte gemacht und für den Waarenhandel den Unterschied des Raumes beinahe vollständig überwunden. Nun ist es allerdings richtig, dass man den Eisenbahnen ganz dasselbe, ja häufig noch in überschwänglicheren Ausdrücken für den Personenverkehr nachsagt. Hier aber ist dieses Lob, wenn man genauer zusieht, eine conventionelle Lüge. Wohl hat sich die Zahl der Reisenden ganz ausserordentlich vermehrt, aber der universellen Mobilisirung der Weltgüter entspricht keine universelle Mobilisirung des Menschengeschlechtes. Wir nähren uns von amerikanischem Getreide, kleiden uns in australische Wolle — die Menschen in Entfernungen weniger Meilen aber sind sich im grossen Ganzen so fern und fremd, wie in früheren Jahrhunderten. Nach wie vor sind es nur die oberen Gesellschaftsschichten, wenn auch nicht gerade die „obersten Zehntausend", so doch die obersten Hunderttausend, die sich von der Scholle losgelöst haben, und der ganze Umschwung reducirt sich darauf, dass diese obersten Schichten jetzt häufiger reisen als früher, während die grossen Massen da unten in der Tiefe der Gesellschaft durch

die Eisenbahnen so wenig in Bewegung gesetzt worden sind, als früher durch die Postkutschen. Der Grund liegt darin, dass die Eisenbahn, gerade im Vertrauen auf das Monopol, welches ihr hier durch die grössere Raschheit und Bequemlichkeit gesichert ist, der Menschenfracht gegenüber ihre Fähigkeit, billig zu transportiren, fast gar nicht zur Geltung bringt.

Im Frachtgeschäfte stellen sich die Eisenbahnen die Doppelfrage, wie viel kann ich und wie viel muss ich fordern; im Personentransport-Geschäfte wird nur gefragt, wie viel erlaubt mir der Staat zu verlangen. Man reist auf der Eisenbahn im Durchschnitt allerdings etwas billiger als in der Postkutsche oder im alten Eilwagen, aber selbst das ist nicht ausnahmslos der Fall, und auf kürzere Distanzen, wo das beschleunigte Tempo der Beförderung nicht so ausschlaggebend in die Wagschale fällt, concurriren heute die primitivsten Fahrgelegenheiten mit dem modernen Dampfross aus dem sehr einfachen, aber das Eisenbahnwesen beschämenden Grunde, weil sie eben billiger sind.

Welche ungeheuerliche, alles bisher Erfahrene weit überflügelnde Umwälzung eintreten würde, wenn die Eisenbahnen dazu benützt werden könnten, dem Ortsveränderungs-Bedürfnisse der Menschheit nicht blos ein rascheres, sondern auch jenes beispiellos billige Verkehrsmittel zur Verfügung zu stellen, das sie auf Grund des mässigen Selbstkostenbetrages bieten könnten, lässt sich gar nicht ermessen.

Welches aber sind die Selbstkosten der Eisenbahn im Personenverkehr, und wäre denn wirklich gar so viel gewonnen, eine gar so radicale Umwälzung möglich, wenn man statt der bisher beliebten willkürlichen, eine Tarifbildung auf Basis dieser Selbstkosten versuchen wollte? Es wurde bereits erwähnt, dass man im Personenverkehr die Selbstkosten bisher, so weit von diesen überhaupt die Rede ist, dadurch glaubte nachweisen zu können, dass man die bei den hohen Tarifsätzen vorhandene Passagierzahl addirt und mit den Kosten der Passagierbeförderung vergleicht. Es ist das dasselbe, als ob man beispielsweise im Waarentransport-Geschäfte willkürlich hohe Tarife einheben wollte und dann aus der selbstverständlichen Thatsache, dass der hohe Tarif die Frachten verscheucht, dass also die trotzdem unvermeidlichen Ausgaben sich auf ein geringes Fracht-

quantum repartiren, die Schlussfolgerung ziehen wollte, dass man eigentlich, um auf seine Kosten zu kommen, noch höhere Tarife einführen müsste. Es lässt sich aber nachweisen, dass bei richtiger Organisation des Passagiergeschäftes hier der auf den Brutto-Tonnen-Kilometer entfallende Kostenbetrag eigentlich wohlfeiler sein könnte als in irgend einer Art von Frachtgeschäft.

Man darf füglich annehmen, dass es in Folge eines sehr mässigen Tarifes gelingen würde, eine derartige Massenfrequenz zu erzielen, dass die Personenzüge nicht blos im Durchschnitte gut gefüllt wären, sondern dass überdies in Folge der nämlichen Massenfrequenz auch das strenge Einhalten der Fahrordnung, von einzelnen Ausnahmsfällen abgesehen, ebenso überflüssig als unmöglich wäre. Ueberflüssig, weil dort, wo die Züge in sehr kurzen Abständen einander folgen, die Fixirung bestimmter Abfahrtsstunden unnöthig ist, unmöglich, weil bei einem, gewisse Grenzen übersteigenden Verkehre eine andere Fahrordnung als die, dass die Züge einen gewissen Abstand einhalten müssen, sich nicht mehr durchführen lässt.

Trifft dies aber zu, so ist absolut kein Grund abzusehen, warum und in welcher Beziehung die Beförderung eines Personenzuges von 300 Brutto-Tonnen mehr Kosten verursachen sollte, als die eines gleich schweren Kohlenzuges. Die derzeitigen Mehrkosten der Personenbeförderung lassen sich auf folgende Factoren zurückführen, die wir hier der Reihe nach untersuchen wollen.

Der erste und wichtigste ist, dass die Personenzüge zum grössten Theil sehr schlecht ausgenützt sind; das soll ja eben durch die Massenfrequenz in Folge der billigen Tarife geändert werden.

Die zweite Ursache ist die kostspielige Controle; auch diese entfällt, wenn man den Tarif nicht blos billig, sondern auch einheitlich ansetzt. Ich habe, wie Ihnen noch erinnerlich sein wird, die Aufhebung des Classenunterschiedes und einen Portosatz von 10 Kreuzern, im Localverkehre bis zu 30 Kilometern und von 25 Kreuzern im grossen Verkehre vorgeschlagen; ob das möglich und rentabel ist, wird später untersucht werden: jedenfalls aber leuchtet ein, dass unter dieser Voraussetzung eine kostspielige Controle ganz überflüssig wäre, dass es vollkommen

genügen würde, jedem Zuge, derselbe mag immerhin tausend Personen oder mehr fassen, nur Einen Conducteur beizugeben und die Fahrkarten-Controle lediglich beim Verlassen und Betreten der Bahnhöfe auszuüben, und dass solcherart die Manipulationskosten der Menschenfracht unter das Niveau der Manipulationskosten der ordinärsten Massengüter sinken müssten.

Diesbezüglich also würden sich die bisherigen Nachtheile des Personentransports sogar in einen, noch dazu recht schwerwiegenden Vortheil verwandeln.

Schliesslich muss noch geltend gemacht werden, dass die Personenbeförderung wegen der grösseren Raschheit einen grösseren Kohlenaufwand per Tonnen-Kilometer erfordert. Jeder Fachmann weiss indessen, dass der Kohlenconsum einer Eisenbahn nur einen sehr mässigen Percentsatz der gesammten Betriebskosten absorbirt; der Unterschied unter diesem Gesichtspunkte kann daher nicht hoch angeschlagen werden und wird keineswegs hinreichen, um die auf grössere Wohlfeilheit dieses Transportzweiges hinwirkenden anderweitigen Momente zu paralysiren. Ist es aber richtig, dass ein Brutto-Tonnen-Kilometer nicht höher kommen muss. wenn es sich um Massentransporte von Personen, als wenn es sich um andere Massengüter handelt, so ist es jedenfalls das Einfachste und Zweckentsprechendste, die wirklichen Selbstkosten des reorganisirten Personentransportes der Zukunft nach den gegenwärtigen thatsächlichen Selbstkosten im Frachtgeschäfte zu berechnen.

Diesbezüglich ist nun bekannt, dass der Selbstkostenbetrag für besser situirte Bahnen $^4/_{10}$ Kreuzer für den Brutto-Tonnen-Kilometer beträgt, und diese Grösse kann um so unbedenklicher auch als Grundlage unserer weiteren Rechnungen angenommen werden, als ja von der Voraussetzung ausgegangen wird, dass durch die angestrebte Reform ein neuer Massenverkehr entwickelt werden soll, und also zu präsumiren ist, dass sich im Allgemeinen der Selbstkosten-Quotient bei den Eisenbahnen ermässigen wird.

Was bedeuten nun diese $^4/_{10}$ Kreuzer für den Brutto-Tonnen-Kilometer in ihrer Anwendung auf den Personenverkehr? Wenn wir annehmen, dass ein von 40 Personen besetzter Waggon 10 Tonnen wiegt, so erhalten wir 10 mit $^4/_{10}$ multiplicirt, 4 Kreuzer als Selbstkostenbetrag für die Beförderung

eines solcherart gefüllten Waggons für jeden Kilometer und es entfällt — immer unter der Voraussetzung, dass der Waggon vollständig gefüllt ist, $^1/_{10}$ Kreuzer auf den Personen-Kilometer. Es ist aber selbstverständlich, dass diese Voraussetzung jederzeit und vollständig gefüllter Waggons mit keinem wie immer gearteten Tarife oder Systeme erreicht werden kann; erhöhen wir also das gefundene Resultat um 50 Percent, das wäre auf 0·15 Kreuzer per Personen-Kilometer, so würde das heissen, dass die Eisenbahnen, wenn sie vom Passagier für jeden zurückgelegten Kilometer diesen Betrag einheben würden, dabei unter den obigen Voraussetzungen noch immer auf ihre Rechnung kämen.

Aber mein Vorschlag geht ja dahin, bei der Tarifbestimmung im Personenverkehr von der zurückgelegten Distanz abzusehen und, unbekümmert um die durchmessene Entfernung, blos zwei Portosätze einzuheben, einen für den Localverkehr und einen für den Grossverkehr. Die Selbstkosten im Localverkehr sind verhältnissmässig leicht gefunden, denn da es sich hier im Maximum um Distanzen von 30 Kilometern handeln soll, so kann auch über die durchschnittliche Reisedistanz der Passagiere des Localverkehrs keine allzuweit gehende Meinungsverschiedenheit obwalten. Klar ist nur hier schon das Eine, dass man, wenn es gilt, die Selbstkosten zu finden, nicht von der Voraussetzung ausgehen darf, dass alle Passagiere im Localverkehre 30 Kilometer zurücklegen werden. Es können Meinungsdifferenzen darüber entstehen, ob man den Mittelwerth mehr nach oben oder mehr nach unten fixiren soll; aber dass die durchschnittliche Tractionsleistung der Eisenbahnen sich für Passagiere dieser Kategorie irgendwo zwischen 1 und 30 Kilometer finden wird, ist selbstverständlich. Nehmen wir — wahrscheinlich zu hoch — an, dass dieser Mittelwerth 20 Kilometer betragen würde, so wären die Selbstkosten der Eisenbahnen in der Personenbeförderung des Localverkehres mit 3 Kreuzer für den einzelnen Passagier gefunden.

Schwieriger ist diese Untersuchung für den grossen Verkehr, denn hier ist die Grenze nach oben sehr weit gesteckt; sie kann unter der Voraussetzung, dass das Personen-Porto innerhalb der Grenzen der Monarchie zur Anwendung gelangt, tausend Kilometer übersteigen, und wenn dereinst eine Zeit

kommen sollte, wo nach Analogie des Weltpostvereins der einheitliche Portosatz auf den Personentransport der Eisenbahnen internationale Geltung erlangen sollte, kann sie viele tausende Kilometer umfassen. Aber auch hier kommt es nicht darauf an, wie weit ein einzelner Passagier seine Reise ausdehnen will. vielmehr gilt es den Durchschnitt zu finden für die Reise-Ausdehnung der sämmtlichen dem Portosatze unterworfenen Personen.

Von der Eventualität einer internationalen Personentransport-Vereinbarung kann man vorläufig absehen und sich begnügen, den Durchschnitt für die Monarchie zu finden, das heisst, zu untersuchen, wie gross die im Durchschnitt von allen auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen Reisenden im grossen Verkehr zurückgelegte Kilometerzahl ist. Auch das ist angesichts der mangelhaften Natur unserer Eisenbahn-Statistik nicht gar leicht, aber die richtige Ziffer übersteigt derzeit 100 Kilometer auf keinen Fall. Die Annahme, dass gerade in Folge des Einheitstarifes die Reisen auf grösseren Strecken rascher zunehmen würden, als solche auf kürzeren Strecken, der Durchschnitt sich also erhöhen müsste, scheint mir ganz unbegründet.

Als im Postwesen das Einheitsporto eingeführt wurde, entstand die nämliche Vermuthung; die Erfahrung hat aber das stricte Gegentheil gezeigt, es hat sich ergeben, dass die Briefporto-Ermässigung, trotzdem sie im Verhältniss zum früheren Zustande die Briefe längerer Fahrt selbstverständlich weit ausgiebiger verwohlfeilte als die der kurzen Fahrten, doch eine wesentlich raschere Zunahme gerade der letzteren Briefkategorien zur Folge hatte. Und das lässt sich auch sehr einfach erklären, ja bei ruhigem Nachdenken hätte man es von vornherein als selbstverständlich erkennen müssen.

Jede Verkehrserleichterung wirkt nämlich naturgemäss am reichlichsten auf jenen Gebieten, auf denen die natürlichen Bedingungen einer hohen Entwicklung am zahlreichsten vorhanden sind, und das ist nun selbstverständlicherweise nicht im Verkehre mit der Ferne, sondern im Verkehre mit der Nachbarschaft der Fall. Gar keine Frage, dass das billige Porto auch die Correspondenz zwischen Wien und Hamburg steigern muss, aber von vornherein hätte man einsehen sollen, dass

die Steigerung nicht nur relativ, sondern auch absolut viel grösser sein müsse zwischen Wien und Prag und noch viel grösser zwischen Wien und Hernals, weil ja die Elemente, aus denen sich eine lebhafte Correspondenz entwickeln kann, zwischen Hernals und Wien unendlich zahlreicher sind als zwischen Wien und Prag und hier wieder unendlich zahlreicher als zwischen Wien und Hamburg.

Gilt dies aber schon für brieflichen Verkehr, so hat es um so höhere Geltung für das Reisen, denn hier sind nicht blos die Elemente, aus denen heraus die Steigerung des Personenverkehrs sich entwickeln kann, zwischen näher liegenden Ortschaften reichlicher vorhanden als zwischen ferneren; es kommt noch in Betracht, dass mit den Transportkosten der Eisenbahnen der Gesammtaufwand des Reisens an Geld sowohl als an Zeit und Mühe nicht erschöpft ist. Einen Brief nach Hamburg zu schreiben, erfordert nicht mehr Unkosten und nicht mehr Mühe als das Schreiben eines Briefes von Wien nach Prag, und wenn nun das einheitliche Postporto den Frachtunterschied aufhebt, so ist der Gesammtaufwand für die Correspondenz nach beiden Orten der nämliche. Das Reisen nach Hamburg aber wird immer grössere Kosten verursachen und selbstverständlich mehr Zeit beanspruchen, als dasjenige nach Prag, und es tritt also zu dem Momente der geringeren Entwicklungsfähigkeit des Verkehres mit den ferneren Orten auch noch das Moment des grösseren Kosten- und Zeitaufwandes. Man kann folglich mit grosser Sicherheit darauf rechnen, dass unter dem Einflusse des überaus billigen und einheitlichen Personen-Porto die kurzen Fahrten weitaus stärker zunehmen werden als die längeren Fahrten, und dass dem entsprechend das durchschnittliche Reiseziel nach Durchführung der Reform kürzer sein wird als gegenwärtig. Bleiben wir aber beim Mittelwerthe von 100 Kilometern, so haben wir einen durchschnittlichen Selbstkostenbetrag von 15 Kreuzern, das heisst, die Eisenbahnen fänden, wenn nur die Voraussetzung richtig ist, dass ein so übermässig geringer Tarifsatz einen starken Massenverkehr entfesseln wird, einen Massenverkehr, auf welchen die Grundsätze des gewöhnlichen Frachtverkehrs angewendet werden dürfen, bei einem Satze von 3 Kreuzern im Localverkehr und von 15 Kreuzern im grossen Verkehr die Deckung ihrer Selbstkosten.

Ich habe 10 und 25 Kreuzer vorgeschlagen, und obwohl ich weit entfernt bin, diese Ansätze als etwas ziffermässig heute schon Begründetes hinzustellen, und selbstverständlich die Möglichkeit zugebe, dass im Verlaufe einer gründlichen Discussion deren Abänderung, sei es nach unten, sei es nach oben, nicht blos möglich, sondern höchst wahrscheinlich ist, so fühle ich doch die Verpflichtung, einigermaassen zu rechtfertigen, warum ich zu den gefundenen Selbstkostenbeträgen im Localverkehr einen Zuschlag von 7 Kreuzern, im grossen Verkehre einen solchen von 10 Kreuzern machte. Dabei muss auf den ersten Blick in's Auge fallen, dass der erstere Zuschlag verhältnissmässig um Vieles höher ist als der letztere. Zur Rechtfertigung dieser scheinbaren Willkürlichkeit berufe ich mich vorläufig kurz auf Zweierlei. Erstens auf den bekannten Grundsatz, dass die kilometrischen Selbstkosten nicht im arithmetischen Verhältniss der Distanz wachsen. Zum Zweiten aber darauf, dass sich bei den meisten Eisenbahnen die Nothwendigkeit umfangreicher Investitions-Arbeiten gerade für den Localverkehr ergeben dürfte und dass also hier für möglichst ausgiebige Ueberschüsse, die zur Verzinsung und Amortisation dieser Investitionen erforderlich sein werden, gesorgt werden muss. Indessen kann ich trotz alledem nicht verhehlen, dass mir meine letzten Untersuchungen und Rechnungen die Ueberzeugung nahegelegt haben, es werde sich, wenn nur erst einmal die Schwierigkeiten des ersten Uebergangsstadiums überwunden sind, im Localverkehr sehr rasch die Möglichkeit einer noch weiter gehenden Herabminderung des Portosatzes — vielleicht auf 5 bis 6 Kreuzer — ergeben. Was ich jedoch in erster Linie heute beweisen will, ist der Umstand, dass mit dem 10 Kreuzer betragenden Zuschlage zu den Selbstkosten im grossen Verkehre das Auslangen gefunden werden kann, um unseren Eisenbahnen zum mindesten jene Einnahmen aus dem Personentransporte zu sichern, die sie bisher aus diesem Geschäftszweige bezogen haben. Derzeit trägt nämlich der Personentransport der Eisenbahnen meinen Berechnungen zufolge mit ungefähr 25 Millionen Gulden zur Verzinsung des Anlagekapitals bei; damit sich unter der Geltung des einheitlichen Portosatzes derselbe Gewinnbetrag ergebe, ist eine Steigerung der Personenfrequenz auf 250 Millionen Reisende, das ist um mehr als das Fünffache erforderlich.

Ich halte es nicht blos für ausgemacht, dass eine solche Steigerung zu erwarten ist, ich bin vielmehr überzeugt, dass binnen kürzester Frist unter der Herrschaft einer so ausserordentlichen Verwohlfeilung des Eisenbahnfahrens die Zunahme der Personenfrequenz alle, selbst die kühnsten Voraussetzungen überflügeln wird, dermaassen, dass die Anzahl der Eisenbahn-Reisenden ein Decennium nach Durchführung der Reform sich höchst wahrscheinlich zu den 50 Millionen, die heute in Oesterreich dieses Verkehrsmittel benützen, etwa so verhalten wird, wie die 50 Millionen von heute zu der Anzahl von Reisenden aus jener Zeit, wo es noch keine Eisenbahnen gab. Kann doch erst durch diese Reform die ungeheure Masse des Volkes, die derzeit dem Eisenbahnverkehr ganz ferne steht, zur Benützung des modernen Verkehrsinstrumentes herangezogen werden, und das wird Umwälzungen im Weltverkehr zur Folge haben, von denen wir uns heute ebensowenig etwas träumen lassen, als sich unsere Urgrossväter vom Eisenbahnverkehr der Gegenwart eine Vorstellung machten.

Man könnte fragen, von wo die Kapitalien genommen werden sollen, um die riesigen Investitionen vorzunehmen, die zur Bewältigung eines so ungeheuren Verkehres erforderlich wären. Wenn sich beispielsweise die Passagierfrequenz in verhältnissmässig kurzer Zeit verzwanzigfacht, wenn also statt 50 1000 Millionen Eisenbahnreisen in Oesterreich jährlich gemacht werden, so wird es nicht blos nothwendig sein, tausend und aber tausend neuer Waggons und Locomotiven anzuschaffen, man wird auch die Bahnhöfe erweitern und umbauen, neue Schienen legen, kurzum Unsummen neu investiren müssen. Allerdings! Es werden aber auch Unsummen sein, die der gesteigerte Verkehr zur Verzinsung dieser Investitionen verfügbar machen wird. Ganz abgesehen davon, dass ja die steigende Frequenz die Selbstkostenquote herabsetzen muss und also höchst wahrscheinlich im Falle einer Steigerung der jährlichen Passagierzahl von 50 auf 1000 Millionen jeder einzelne Passagier mit weit mehr als 10 Kreuzern zur Deckung der Investitionen beitrüge, würden schon diese 10 Kreuzer allein genügen, um den Eisenbahnen einen Einnahmen-Ueberschuss zu bieten, der um 75 Millionen jährlich grösser wäre, als ihre heutige Einnahme. Damit aber lassen sich $1^1/_2$ Milliarden Gulden verzinsen, und man überschätzt denn doch

die Kostspieligkeit der zur Bewältigung obiger Massenfrequenz erforderlichen Investitionen, wenn man sie auch nur annähernd so hoch fixirt. Man darf nicht übersehen, dass auf sehr weite Strecken eine Verzwanzigfachung, ja eine Verhunderttachung der Personenfrequenz eintreten kann, ohne dass man desshalb auch nur eine Schwelle zu legen, ein Gebäude zu errichten brauchte. Sehr umfangreiche Investitions-Arbeiten werden blos auf den Hauptstrecken und in der Nähe der grossen Städte erforderlich sein, und man wird doch nicht behaupten wollen, dass zu diesem Behufe gar so enorme Summen absorbirt werden können. Der Director einer österreichischen Eisenbahn, einer der geschicktesten Fachmänner dieses Kreises, äusserte mir gegenüber vor etwa Jahresfrist die Ansicht, dass das Personen-Porto — vorläufig wenigstens — an den unbesieglichen financiellen Schwierigkeiten scheitern müsse, die dasselbe den kleineren Bahnen bereiten würde. Er sei überzeugt, dass der Einheitssatz von 25 Kreuzern die Frequenz mit elementarer Gewalt nicht verfünffachen, sondern rapid verzwanzig-, verdreissigfachen würde. Das aber würde z. B. ihn zwingen, 10—15 Millionen in die Bahn zu stecken, und diese seien für eine kleinere Bahn nicht aufzutreiben, selbst wenn sie sich nachträglich ganz gut verzinsen sollten. Ich habe nun den letzten Rechenschaftsbericht dieser Bahn hervorgesucht und darin gefunden, dass dieselbe von etwas mehr als 30 Personen per Zugs-Kilometer frequentirt war und dass täglich zwei, sage zwei Züge mit Passagieren auf ihr verkehrten; dass diese Bahn neue Schienen sollte legen müssen, wenn ihre Frequenz von 30 auf 600 und 1000 Personen steigen sollte, dass da nicht mit Anschaffung einiger Waggons und Locomotiven und mit der Einrichtung einiger neuer Züge geholfen wäre, wage ich doch zu bezweifeln.

Doch nehmen wir an, dass endlich der Zeitpunkt eintritt, wo die Personenfrequenz so ungeheuerlich zunimmt, dass wirklich die Legung neuer Geleise auf allen Strecken nothwendig wird, wo mit anderen Worten die Personenbeförderung für sich gleichsam einen Neubau der bestehenden Eisenbahnen erfordert. Kann auch dieser aus den 10 Kreuzern jedes einzelnen Reisenden verzinst werden? Man wird um so eher geneigt sein, das zu verneinen, als es eine landläufige, wenn auch irrige Meinung ist, dass die Personenbeförderung den Bahnen schon

derzeit keinen Gewinn bringt, also auf den ersten Blick von vorneherein umsoweniger anzunehmen wäre, dass dies bei einer so ausserordentlichen Ermässigung der Tarife der Fall sein könnte.

Rechnen wir also. Untersuchen wir zuerst, welche Zunahme des Personenverkehres angenommen werden müsste, um eine Verdoppelung des gesammten Schienennetzes unserer 21,000 Kilometer betragenden Eisenbahnlinien erforderlich zu machen. Der Aufwand hiefür (ohne das rollende Material) betrüge zwischen 2000 und 3000 Millionen Gulden, es müssten also Betriebsüberschüsse von 100 bis 150 Millionen Gulden jährlich aus dem Personenverkehre zu gewinnen sein.

Da die österreichisch-ungarischen Bahnen auch derzeit schon zum Theile zweigeleisig sind, ihre Verdoppelung aber alle ohne Ausnahme zu mindestens zweigeleisigen umgestalten würde und es ja bekannt ist, dass die Steigerung der Leistungsfähigkeit einer Eisenbahn durch die Hinzufügung eines neuen Geleises zu den bestehenden grösser ist, als die absolute Ziffer der Leistungsfähigkeit eines für sich betrachteten einzelnen Geleises, so bleibt man jedenfalls hinter der Wahrheit zurück, wenn man annimmt, dass auf allen neuen Strecken 100,000 Passagiere im Tage befördert werden könnten.

Das besagt also, dass täglich rund 2 Milliarden oder jährlich 700 Milliarden Personen-Kilometer zur Beförderung gelangen müssen, ehe es wirklich nothwendig sein wird, das 21,000 Kilometer umfassende Bahnnetz zu verdoppeln. Wir gehen aber von der Annahme aus, dass der einzelne Passagier im Durchschnitt 100 Personen-Kilometer repräsentire, daher entspräche obige Zahl einer Personenfrequenz von 7 Milliarden, und da der einzelne Passagier 10 Kreuzer zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals beiträgt, so würden die auf den neu hinzukommenden Schienensträngen zu befördernden Passagiere den Eisenbahnen 700 Millionen Gulden im Jahre einbringen, das heisst sie würden über die Verzinsung und Amortisation des Baukapitals hinaus noch 550 bis 600 Millionen Gulden ergeben. Oder ist es vielleicht die Beschaffung des rollenden Materiales, welches unerschwingliche Kosten verursachen würde. Rechnen wir abermals. Ein Personenwagen kann bei lebhaftem Verkehr recht gut 200 Kilometer im Tage zurücklegen, und

wenn dabei von 40 Sitzplätzen durchschnittlich 30 besetzt sind, 6000 Personen-Kilometer bewältigen; ein Passagier zu 100 Personen-Kilometer gerechnet, ergäbe das 60 Passagiere täglich, oder rund 21,000 Passagiere im Jahre. Die 7 Milliarden Passagiere, die es zu befördern gilt, würden demnach nahe an 350,000 Waggons beanspruchen, die mit den erforderlichen Locomotiven und sonstigen Behelfen 2 Milliarden kosten sollen; zur Verzinsung und Amortisation dieser Summe sind 200 Millionen Gulden im Jahre erforderlich, was mit den 100—150 Millionen zur Verzinsung und Amortisation der Baukosten 300—350 Millionen, also höchstens die Hälfte des Gesammt-Ueberschusses absorbirt. Ob man nun die noch verbleibenden riesigen Ueberschüsse zur Vertheilung von Superdividenden an die Actionäre, oder an den Staat, oder zu ferneren Ermässigungen der Portosätze verwenden will, gehört hier nicht zur Sache. Jedenfalls zeigt die Rechnung, dass die unscheinbaren 10 Kreuzer, die das Personen-Porto als Gewinnquote übrig lässt, man mag die Sache von welcher Seite immer betrachten, weitaus hinreichen, um alle Kosten und allen Kapitalaufwand zu decken.

Und noch auf einen Gesichtspunkt möchte ich aufmerksam machen. Dass das Personen-Porto, wie ich es mir denke, die Personenfrequenz ganz ausserordentlich steigern müsste, ist selbstverständlich; ebenso selbstverständlich ist aber, dass gesteigerte Personenfrequenz eine Steigerung aller und jeder Handelsthätigkeit, also auch des Frachtgeschäftes der Eisenbahnen mit sich bringen müsste. Es wird wohl Niemand bezweifeln, dass zwischen dem billigen Briefporto und den Massenfrachten der Eisenbahnen ein sehr inniger Zusammenhang besteht, indem es ja jedem tiefer Denkenden einleuchten muss, dass lebhafter Güteraustausch einen lebhaften Gedankenaustausch zur unerlässlichen Verbindung hat. Nun denke man sich einmal einen Zustand der menschlichen Gesellschaft, wo die untersten, tiefsten Volksschichten, die heute noch, der Pflanze gleich, an den Boden gefesselt sind, frei ausschwärmen können, über alle Länder und Grenzen hinweg, dadurch Gelegenheit erhalten, Bedürfnisse, Bezugs- und Absatzquellen kennen zu lernen, von denen sie heute keine Ahnung haben. Man bedenke, welchen Aufschwung der Production es im Gefolge hätte, wenn die arbeitende Bevölkerung

des Gesammtreiches jederzeit in der Lage wäre, jenen Arbeitsmarkt aufzusuchen, auf welchem man jeweilig fleissiger Hände am dringendsten bedarf. Auf die ausserordentlichen segensreichen Folgen dieser Mobilisirung der Arbeiterschaft in socialpolitischer Beziehung will ich heute gar nicht näher eingehen, nicht näher ausmalen, wie viel und wie grenzenloses Elend gemildert werden müsste, wenn ein unter Hungerlöhnen dahinsiechendes Proletariat sich dem Fluche der erzwungenen Arbeitslosigkeit allezeit zu entziehen vermöchte. Aber das Eine ist zu erwägen, dass genau so, wie die den Waaren gebotene Gelegenheit, mit geringen Kosten stets den besten Markt aufzusuchen, als die eigentliche und letzte Ursache des durch die Eisenbahnen hervorgerufenen Aufschwunges der Production anzusehen ist, auch eine der Waare „Arbeitskraft" gebotene ähnliche Erleichterung von denselben Consequenzen begleitet sein muss. Hält man sich all' das vor Augen, so gehört gerade kein übergrosser Sanguinismus dazu, um zu der Ansicht zu gelangen, dass, selbst abgesehen von dem eigenen Ertrage der Personenbeförderung, schon der durch das Personen-Porto indirect beförderte Aufschwung des Nationalwohlstandes genügen dürfte, um für alle Kosten der Neuerung aufzukommen.

Man erschrecke auch nicht vor der scheinbaren Kühnheit aller dieser Ideen. Dieselben enthalten dem Wesen nach nichts Anderes, als einen Appell an die Fachmänner des Eisenbahnwesens, den ich in die kurzen Worte zusammenfassen möchte: „Sorgen Sie dafür, dass die Menschheit des Hauptvorzuges der grossen Erfindung Stephenson's endlich voll und ganz theilhaftig werde! Machen Sie die Eisenbahnen aus einem Verkehrsmittel der Besitzenden zum Verkehrsmittel des Gesammtvolkes und suchen Sie den Gewinn der Personenfrachten künftighin nicht in der Ausbeutung Weniger, sondern in der Heranziehung Aller!"

Wenige Wochen später fand im Clublocale der österreichischen Eisenbahnbeamten die Discussion über den vorerwähnten Vortrag statt, an welcher sich vier der hervorragendsten Koryphäen der österreichischen Eisenbahnwelt betheiligten. Es muss angenommen werden, dass die Gegner des Personen-Porto bei diesem Anlasse die besten Argumente, über welche sie verfügen, in's Treffen brachten, und dieselben sollen aus diesem Grunde hier unverkürzt wiedergegeben werden.

Der erste der Redner war Central-Inspector Schreiber von der Lemberg-Czernowitzer Bahn. Nach einem Resumé der auf Einführung des Personen-Porto hinzielenden Vorschläge fuhr der genannte Fachmann fort, wie folgt:

„Ich werde mir gestatten, der Reihe nach und in thunlichster Kürze meinen Einwendungen gegen die gewiss besondere Beachtung verdienenden Aeusserungen Dr. Hertzka's Ausdruck zu geben, muss jedoch gleich hier hervorheben, dass es sich auch hier in dieser Frage nur um trennende Verschiedenheit der Meinungen, um conträre, nicht um contradictorische Gegensätze handelt, dass es nicht ein absolut Schlechtes gibt, dem ein absolut Gutes gegenüber steht, dass vielmehr Ansicht und Gegenansicht je nach den Umständen und Zeiten richtig und irrig sein können. Die Wahrheit ist, dass jedes System Licht-, aber auch Schattenseiten hat, Vorzüge und Fehler, und dies trifft auch hier zu.

Die weite Zukunft, die ja Manches in ihrem Schoosse birgt und Vieles bringt, wird vielleicht auch einmal jenen idealen Eisenbahn-Tarifzustand herbeiführen, den Dr. Hertzka zu erreichen anstrebt, und ihm den Glorienschein des Apostels einer Tarifreform verleihen, den ihm die Gegenwart, meiner Beurtheilung nach, allerdings noch versagen muss.

Und nun zur Sache. Der Personen-Tarif, meint Dr. Hertzka, wie er jetzt gestaltet sei, entspreche nicht den

kaufmännischen Grundsätzen, wie dies im grossen Ganzen bei den Güter-Tarifen wohl zuträfe. Ganz dasselbe behauptete auch Perrot, welcher den unsachgemässen Personen-, aber gleichzeitig auch Güter-Tarifen die Schuld gibt, dass das Gesetz von Nachfrage und Anbot nicht genügend zur Geltung komme. Hier haben wir es nur mit dem Personen-Tarif, und zwar mit dem einheitlichen Personen-Tarife zu thun.

Nun meine ich im Allgemeinen, dass zwar der Mensch ein wirthschaftliches Gut ist, wie ein anderes, aber dass er dies doch nicht wie eine gewöhnliche Waare, wie ein Collogut sei (nicht der bezahlte Arbeiter ist eine Waare, sondern die bezahlte Arbeit ist es); und dass daher das Preisgesetz, welches für eine gewöhnliche Waare maassgebend ist und seinen Ausdruck in der Concurrenz findet, nur *cum grano salis* auch auf den Menschen Anwendung finden kann.

Der Mensch ist, schon zufolge klimatischer Verhältnisse, in seiner Freizügigkeit beschränkt; der Verkäufer der Arbeit kann nicht an einem anderen Orte sein, als seine Waare; dem Menschen steckt die Sprache oft eine ganz kurze Grenze seiner wirthschaftlichen Thätigkeit, während die Waare dem Preisgesetz der Welt unterliegt und, Dank der Erfindung der Eisenbahnen und Dampfschiffe, auf jedem Markte der Erde concurrenzfähig ist. Dass daher das Gesetz der Concurrenz, insoweit es in den Tarifen der Eisenbahnen zum Ausdruck kommt, im Güterverkehr ganz andere Erscheinungen aufweist, als im Personenverkehre, darf schon nach dieser kurzen Andeutung nicht befremden.

Die Analogie zwischen gewöhnlicher Waare und Individuum scheint mir in Bezug auf das wirthschaftliche Preisgesetz am besten vielleicht dadurch gekennzeichnet zu sein, dass ich den Preis der Waare nach ihrer Verwendungsfähigkeit (dem Gebrauchswerthe), den des Menschen nach seiner Dienstfähigkeit bestimme, oder, um ganz allgemein zu sagen, Beide nach ihrem Werthe (Handelswerth und Leistungswerth).

Wie ich nun bei der Waare einen Preisunterschied mache, und wie ich das Fabricat höher taxire und höher bezahle als den Rohstoff, so werde ich auch den persönlichen Leistungs-

werth, welcher ja grundverschieden ist, verschieden taxiren, verschieden bezahlen.

Wie es sich nun bei Aufstellung einer Werthclassification der Güter niemals um die Schätzung des individuellen Gebrauchswerthes einer Waare, sondern nur um den allgemeinen, den socialen Werth handeln kann, ebenso — oder wenigstens in ähnlicher Weise — muss ich bei der Aufstellung eines Personen-Tarifes auf die sociale Stellung des Reisenden, das heisst sein Vermögen und seine Ansprüche, Rücksicht nehmen, widrigenfalls ich in den Fehler verfiele, einen Unterschied der Stände, zum Vortheil des einen, zum Nachtheil des anderen, auszugleichen und mit realen Verhältnissen der menschlichen Gesellschaft in Widerspruch zu gerathen. — Dies zur Begründung des Classensystems der Personen-Tarife.

Der den Eisenbahnen gemachte Vorwurf, dass sich dieselben im Personenverkehre niemals um die Selbstkosten kümmern oder doch dieselben nach einem unzutreffenden, weil auf die derzeitige Frequenz basirten Durchschnitte berechnen und nur darauf ausgehen, vom Publicum das Möglichste zu verlangen, ist wohl nicht zutreffend und entbehrt auch der sachlichen Begründung. Eine Thatsache ist es allerdings, dass sich die Selbstkosten im Personenverkehre genau und absolut nicht berechnen lassen; wahr ist es ferner, dass die vorgenommenen Berechnungen, um sich nicht in das Gebiet der reinen Illusion oder doch der grössten Unwahrscheinlichkeit zu verirren, auf einer gegebenen und nicht einer anzuhoffenden Frequenz basiren — allein Berechnungen nach dem Jahresdurchschnitte werden aufgestellt, und möglichst genau aufgestellt und bahnweise untereinander verglichen.

Diese Berechnungen ergeben nun im grossen Ganzen, dass die zwei oberen Classen, namentlich aber die erste Classe sehr ungenügend rentiren und beiweitem nicht die Regiekosten decken, während die unteren Classen ein Reinerträgniss abwerfen. Es dürfte daher, meiner Ansicht nach, kaum eine Bahn in Oesterreich und wohl auch in Deutschland geben, welche von ihrem fiscalischen Standpunkte aus Einwendungen gegen die Aufhebung der ersten, vielleicht sogar auch der zweiten Classe erheben und sich damit dem Standpunkte Dr. Hertzka's in Bezug auf das Einclassen-System nähern würde. — Allein es

muss eben das fiscalische Interesse der Bahnen gegenüber den Anforderungen des socialen Lebens selbstverständlich zurücktreten, weil ja die Bahnen, wie ich deren Beruf auffasse, nur im Dienste der menschlichen Gesellschaft zu wirken berufen sind.

Die sich hieraus ergebende Folgerung, dass eine Bahn den Anforderungen des Verkehrs, auch wenn diese gegen ihr fiscalisches Interesse liefen, bis zu einer gewissen Grenze des Könnens nachzukommen verpflichtet ist, gebe ich meinerseits ohneweiters zu, aber — diese Anforderungen müssen begründet sein!

Hiezu tritt Folgendes:

Wenn es wirklich seine Berechtigung hat, dass das auf Concurrenz beruhende Preisgesetz jeder Fessel entledigt werden soll, um seine Wirkung frei zu äussern, so muss doch auch den Bahnen das Recht, ihre Tarife nach demselben Gesetz zu bestimmen, insoweit sich dies mit ihrem öffentlichen Charakter verträgt, gewahrt bleiben. Ein Einheitssatz aber, wie ihn Dr. Hertzka anstrebt, könnte diesem Principe unmöglich Rechnung tragen; es sei denn, dass aus dem angefochtenen Monopol der Eisenbahnen ein allgemeines Genussgut werden sollte.

Dass sich in den Personen-Tarifen gegenüber denen des Frachtverkehrs eine weit grössere Stabilität bekundet, und dass hier die Concurrenz, dieser natürliche Regulator des Preisgesetzes, weit weniger intensiv auftritt, als im Güterverkehr, das beruht ganz vorzugsweise auf dem ausschlaggebenden Zeitmoment.

Man wählt fast immer die kürzeste Reiseroute, zumal diese denn doch auch in der Regel die billigste sein wird.

Ganz anders ist es im Frachtverkehre, wo es schliesslich bei billigeren Preisen auf eine längere Verfrachtungsdauer von zwei und mehr Tagen nicht ankommen mag.

Die sogenannten „Accommodations-Trains“ des Herrn Dr. Hertzka aber, welche nur dann verkehren sollen, wenn der Zug gefüllt ist, würden wohl diesem Zeitmomente keine Rechnung tragen.

Nach Dr. Hertzka sollen die Selbstkosten jenen Betrag repräsentiren, der auf die einzelnen Tonnen-Kilometer des

der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen entsprechenden Frachtquantums fällt. Die Leistungsfähigkeit jeder einzelnen Eisenbahn ist aber grundverschieden und ziffermässig auch schwer definirbar. Jedenfalls müssten darnach zum Beispiel eingeleisige Bahnen oder Gebirgsbahnen einen höheren Gebührensatz berechnen und einheben, als zweigeleisige oder Hügellands-Eisenbahnen, welches Moment aber in dem uniformen Satz von 25 Kreuzern per Person keinerlei Ausdruck findet. Ausserdem liegen aber die Fähigkeit der Leistung und das gegebene Transportbedürfniss oft himmelweit auseinander. Wenn es nur auf die Leistungsfähigkeit ankäme, dann brauchte sich der Staat, der Subvention halber, nicht zu kümmern, und die Bahnen nicht die erhaltenen zurückzuzahlen.

Dr. Hertzka berechnet den Regiesatz für Frachten mit $^1/_{10}$ Kreuzer per Tonnen-Kilometer, also 0·1515 Kreuzer per Centnermeile, allerdings auf Basis der soeben besprochenen „Leistungsfähigkeit". Die Eisenbahnen können leider diesem Fluge in ein besseres Eisenbahndasein nicht folgen; sie müssen mit gegebenen Factoren rechnen. Ich will einen gewiss unparteilichen Zeugen, die Handelskammer von Breslau, vorführen, welche in ihrem Berichte pro 1879 die Minimal-Transportauslagen für Kohle wie folgt beziffert:

Eisenbahnfracht per Centner und Meile 1 Pfg. = 0·5 Kreuzer.
Oderkahnfracht „ „ „ „ $^1/_3$ „ = 0·17 „

So wünschenswerth es nun allerdings für die Eisenbahnen wäre, zu solchen Sätzen transportiren zu können, weil sie dadurch die Wasserconcurrenz vollständig schlagen würden (Berlin wird beispielsweise ungeachtet der dort einmündenden 9 grossen Bahnen mit zwei Dritteln seines Bedarfes vermittelst der vielgeschmähten Spree versorgt), und weil sie dann ihre „Leistungsfähigkeit" vielleicht so ausnützen könnten, wie Dr. Hertzka die Sitzplätze des Personenwagens zu füllen vermeint, so ist es leider in Wirklichkeit nicht möglich, als Rivale der Schifffahrt bei Massengütern obzusiegen.

So sagte erst unlängst Professor Suess in seinem Vortrage über die Schifffahrts-Canäle zur Oder und Elbe: „Es ist eine bekannte Thatsache, dass die Schifffahrts-Canäle grosse Frachten, wie Steine, Kohlen u. dgl., tief unter dem Selbstkostenpreise der Eisenbahnen zu befördern in der Lage sind,

so dass von einer Concurrenz der Eisenbahnen nur in einem sehr beschränkten Maasse die Rede sein kann."

Nach v. Weber stellten sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr gegenüber jenen aus dem Güterverkehr in Oesterreich wie 1:4, in Preussen wie 1:2·7 und in England wie 1:0·9. Je grösser also das Vorhandensein von Wasserstrassen in den einzelnen Ländern, desto überwiegender ihre Concurrenz den Eisenbahnen gegenüber.

Die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen können unter Annahme einer durchschnittlichen Zugsbelastung von 300—350 Tonnen selbst im Massenverkehre Kohlen nicht unter 0·8 Kreuzern österr. Währ. per Tonne und Kilometer Regie verfrachten, während Dr. Hertzka 0·4 Kreuzer als Durchschnitt für alle Frachten annimmt.

Hier kommen wir nun zu folgendem, in die Augen springenden Widerspruche:

Die Regie für einen Waggon Kohle auf der 268 Kilometer langen Strecke Ostrau—Wien stellt sich: 268 Kilometer × 8 Kreuzer per Wagenkilometer = . ö. W. fl. 21·44
dagegen nach Dr. Hertzka für einen mit
30 Passagieren besetzten Waggon: 268 Kilometer × 0·15 Kreuzer per Personen-Kilometer × 30 = ... „ „ „ 12·06
Es resultirte somit eine um . . . . . ö. W. fl. 9·38
mindere Regie für den Transport eines Personenwagens als für den eines Kohlenwagens!

Nachdem aber als Maximum für einen Reisenden nur 25 Kreuzer an Fahrgeld entfallen sollen, also hier für den mit 30 Personen besetzten Waggon der Betrag von ö. W. fl. 7·50, so würde, da selbst nach Dr. Hertzka's Berechnung die Regiekosten sich (wie vorstehend) auf fl. 12·06 beziffern, die Bahn mit dem Betrage von fl. 4·56 per Waggon oder von rund 15 Kreuzer per Person unter dem Betrage ihrer eigenen Selbstkosten verbleiben!

Je grösser dabei die Beförderungsdistanz des Reisenden, desto grösser natürlich der effective Verlust für die Transportanstalt.

Es bezifferten sich der Vereins-Statistik pro 1881 zufolge die Einnahmen per Personen-Kilometer in Oesterreich-Ungarn

mit 4·488 Pfg. Die durchschnittliche Beförderungslänge für jede Person betrug 49 Kilometer, also 49 × 4·488 = Rmk. 2·20 oder ö. W. fl. 1·10 Einnahme per Person. Befördert wurden 42 Millionen Menschen, woraus sich eine Gesammteinnahme von ö. W. fl. 46.200,000 ergibt.

Nach Dr. Hertzka's Vorschlag würde sich bei derselben Frequenz und durchweg, also auch im Localverkehre, der Satz von 25 Kreuzern per Billet gerechnet, eine Einnahme von ö. W. fl. 10.500,000 ergeben; es wäre somit der 4·5fache Verkehr erforderlich, um das gleiche Brutto zu erreichen; also anstatt 42 Millionen 185 Millionen Reisende.

Nachdem jedoch heute, wie Dr. Hertzka meint, 25 Millionen Gulden vom Brutto-Erträgniss per fl. 46.200,000 als Reingewinn erübrigen, also die Regie rund 50 Percent beträgt, so werden wir, nur um das heutige Erträgniss zu erzielen, doch noch mindestens ein Plus von 25 Percent der Frequenz zuschlagen müssen, um damit die erhöhte Auslage zu decken, also 185 + 46 = 231 Millionen Reisende gegen die jetzigen 42 Millionen. Wir erreichen damit ungefähr den Personenverkehr Deutschlands vom Jahre 1883, wobei nicht zu vergessen ist, dass Deutschland 45 Millionen, Oesterreich-Ungarn nur 35 Millionen Einwohner besitzt.

Aber ganz abstrahirt von der Bevölkerungsziffer, ist erfahrungsgemäss für den Reiseverkehr jener Theil der Bevölkerung maassgebend, der sich innerhalb des Rayons eines Stationsortes befindet. Also die Dichte des Bahnnetzes ist entscheidend für die Grösse des Verkehrs!

Nun hat aber Deutschland ein Eisenbahnnetz von 36,000 Kilometern Länge, Oesterreich-Ungarn hingegen nur ein solches von 21,000 Kilometern; es müssten also zunächst die fehlenden 15,000 Kilometer gebaut werden, um die erste und hauptsächlichste Vorbedingung zur Erreichung des angehofften Verkehrs: die Herstellung eines engmaschigen Bahnnetzes, zu erfüllen.

Die Anlagekosten dieser 15,000 Kilometer, den Kilometer nur zu 80,000 Gulden gerechnet, würden aber vorab einen Aufwand von 1200 Millionen Gulden erfordern!

Der Personen-Einheitstarif verdankt seine Anregung der Tarifgestaltung der Nachrichtenverkehrsmittel: Post und Telegraf.

Sehen wir nun, wie sich die Verhältnisse in England nach der Einführung der Hill'schen Reform (Einheitssatz) stellten. Am 1. Jänner 1840 wurde das Porto von durchschnittlich 7·5 Pence auf 1 Penny herabgesetzt, also von rund 30 Kreuzern auf 4 Kreuzer per Brief. Auch Hill erwartete gleich Anfangs eine Verkehrssteigerung von 500 Percent, erreichte aber kaum über 100 Percent. Es betrugen

im Jahre	bei Mill. Briefen	Brutto-Einnahmen	Regie	Rein-Ein.
1839 . .	ca. 75 . .	Pf. St. 2.300,000 . .	700,000 . .	1.600,000
1840 . .	„ 168 . .	„ „ 1.300,000 . .	900,000 . .	400.000
1847 . .	„ 329 . .	„ „ 2.181,000 . .	1.321,000 . .	860,000
1863 . .	„ 642 . .	„ „ 3.800,000 . .	1.986,000 . .	1.814,000
1874 . .	„ 1100 . .	„ „ 6.377,687 . .	4.150,600 . .	2.227,082

Es bedurfte also selbst im Briefverkehre trotz der inzwischen enorm gestiegenen Bevölkerungsziffer Englands eines Zeitraumes von mehr als 20 Jahren, bis das anfängliche Reinerträgniss des Jahres 1839 erreicht wurde.

Die Regie war aber in dieser Zeit fast um das Dreifache gestiegen! Wie anders wäre der Versuch bei etwa der Hälfte Nachlass vom früheren Tarife ausgefallen!

Aehnliche Erfahrungen wurden in England auch im Eisenbahnwesen gemacht, wo die Tarife durch die freie Concurrenz stark gedrückt wurden. Auch da zeigte es sich, dass die Frequenz mit Ermässigung nicht gleichen Schritt hielt, und dass bei höherem Tarife (auf dem Wege des Cartells und der Fusion) weit bessere Einnahmen erzielt wurden.

Alle bisher aufgetauchten Projecte der Einführung eines äusserst niedrigen Einheitstarifes fussen auf der Voraussetzung einer angemessenen Frequenzvermehrung, von der Annahme ausgehend, dass der hohe Fahrpreis allein das Hemmniss der Verkehrsentwicklung im grössten Maassstabe bilde. Diese Annahme ist nur zum kleinsten Theile berechtigt, im Wesentlichen jedoch vollständig irrig.

Schon Franklin, der Begründer der nordamerikanischen Union, führte das Sprichwort: „Zeit ist Geld", und in der That ist, wie ein amerikanisches Sprichwort sagt, Zeit oft mehr wie Geld.

Daher aber auch nicht der Fahrpreis, wenigstens nicht bei weiteren Reisen, sondern das Zeitmoment ganz wesent-

lich den Ausschlag gibt. Hiezu tritt, dass bei weiteren Reisen das Fahrgeld nur einen verhältnissmässig geringen Theil der Reisekosten ausmacht, wesshalb denn auch lange Reisen zumeist von reichen Leuten gemacht werden. Längere Geschäftsreisen aber richten sich nach dem anzuhoffenden Geschäftsgewinn, daher auch hier der Fahrpreis als productiver Factor auftritt und nur eine relative Auslage des Reisenden bildet.

So hat insbesondere Ad. Wagner (in seiner „Finanzwissenschaft") darauf verwiesen, dass die Höhe des Fahrpreises allein für Reisen sehr oft nicht den Ausschlag gebe, und auch Roscher sagt in Bezug auf das Perrot'sche System, dass die Frequenz gewiss nicht im Verhältnisse der Verwohlfeilung der Fahrpreise zunehmen werde, da gerade bei den Vornehmen und Weiterreisenden die Fahrgelder nur einen kleinen Theil der Reisekosten an Zeit und Geld ausmachen.

Ja, schon Robert Stephenson hob im Jahre 1853 hervor, dass der Personenverkehr auf lange Strecken durch eine Ersparniss noch nicht in die Höhe getrieben werden müsse; so oft das Zeitmoment mit in Betracht komme, könne man das Publicum nicht stimuliren, viel mehr als bisher zu reisen. Aehnlich spricht auch Schwabe, indem er englische mit deutschen Verhältnissen vergleicht, die Ansicht aus, dass Niedrigkeit der Sätze nicht ohneweiters eine starke Frequenzvermehrung zur Folge hätte.

In der That muss alles Reisen seine Grenze haben; selbst das geschäftliche Reisebedürfniss, welchem namentlich durch die Verbesserungen im Nachrichten- und Postverkehr (Probesendungen) diese Grenze gesteckt wird.

Anders stellt sich die Sache im Localverkehre der Eisenbahnen, also bei kurzen Distanzen, wo das Zeitmoment nicht in dem ausschlaggebenden Maasse in Betracht kommt. Hier werden Preisermässigungen allerdings als Stimulus der Reiselust und des Verkehrs einwirken. Der grosse Personenverkehr Englands beruht ganz wesentlich auf der Pflege des Localverkehres; die für London bestehenden Arbeiter-Retourbillets fixiren ohne Unterschied der Distanz den beispiellos billigen Preis von 1 Penny = 4·2 Kreuzer. Daher weist aber auch die Metropolitan-Railway 40 Percent des gesammten

Personenverkehres Englands auf. Die englischen Bahnen verzinsten im Jahre 1882 ihr Kapial mit 4·33 Percent.

Wie sehr übrigens an und für sich schon höher cultivirte Länder anderen niederer Cultur überlegen sind, geht aus Folgendem hervor:

Es kommen auf je 1000 Einwohner im Jahre 1878 in England 35,400 Briefe, in Deutschland 15,300, in Oesterreich 10,900, in Ungarn 4700 Briefe, und doch war das Postporto in diesen Ländern fast ganz gleich hoch!

Die Personenfrequenz auf den Eisenbahnen betrug im Jahre 1881 per Kopf der Bevölkerung: in England 15, in Deutschland 5, in Oesterreich-Ungarn 1·1, dabei sind in England die Fahrpreise, die der Arbeiterbillets ausgeschlossen, am höchsten.

Dem Einheitstarif wird nachgerühmt, dass er es dem Aermsten gestatte, seine persönlichen Beziehungen in die Ferne zu erstrecken und sich dadurch den Broderwerb zu erleichtern. Aber es wird übersehen, dass dadurch ja auch das überflüssige Anbot ein viel stärkeres als jetzt und so der Preis nicht zu Gunsten der Arbeit regulirt, ja geradezu die Erwerbslosigkeit der verfügbaren Arbeitskräfte vermehrt werden wird.

Wie viel leichter als jetzt würde es zum Beispiel bei Strikes dem Arbeitgeber werden, Ersatz zu erhalten. Das sociale Leben ist vielleicht ohnehin schon allzu stark durch die Eisenbahnen mobilisirt, der Zug zur Concentrirung in den Städten allzu lebhaft; mir wenigstens und wohl auch Anderen erschiene die thunlichste Erhaltung der noch vorhandenen Sesshaftigkeit weit besser, als die Begünstigung der heimatlosen Ungebundenheit, der Vagabondage, welche das Verbrechen erzeugt!

Die grossen Städte mit ihren anscheinend unerschöpflichen Arbeitsmärkten, die Industrien mit ihren hohen Geldlöhnen ziehen schon jetzt beständig grosse Arbeitermassen an sich, um einen Theil derselben, sobald die erste Absatzstockung fühlbar wird, sofort hilflos auf die Strasse zu setzen. Gewöhnt aber an die Genussmittel der Grossstadt, ziehen die Meisten den weiteren Verbleib in derselben vor, anstatt ihren ferneren Erwerb anderswo zu suchen.

Schon durch die derzeitigen Personentaxen wird, wie wir dies seither bemerken konnten, das natürliche Anschwellen

der Grossstädte befördert: Berlin nimmt um 50,000 Einwohner jährlich zu, und erst London und die nordamerikanischen Städte, während das flache Land vereinsamt.

Je geringer aber der negative Schutz der Ferne für den schwächeren Concurrenten, desto grösser die Gefahr des Grosskapitals und der Grossindustrie für die Gewerbe des Mittelstandes, deren Interessen gerade die „Wiener Allgemeine Zeitung", deren Herausgeber Dr. Hertzka ist, so warm vertritt.

Je billiger das Reisen wird, desto theurer wird die ohnehin kaum erschwingliche Wohnungsmiethe in den Grossstädten, desto grösser die Demoralisation, welche dann nach und nach auch auf das flache Land hinausgetragen wird.

„Die billigen Zonentarife mögen gut sein für Virtuosen, für Redner, für berühmte Aerzte, deren Kunst gesucht wird, umgekehrt auch für Massenconcerte u. dgl.; aber was zwischen solchen Extremen liegt, geht zurück — und das jetzt schon!" (Roscher.)

Aus meinen vorangegangenen Auseinandersetzungen den Schluss ziehen wollen, dass ich mich meinerseits gegen jede Reform des Personentarifs ablehnend verhielte, wäre irrig. Im Gegentheile: ich halte die thunlichste Beförderung des Personenverkehres nicht allein für eine wesentliche Unterstützung des Güterverkehres, sondern namentlich für ein Hauptförderungsmittel der Cultur! Gehen ja doch Handel, Verkehr und Cultur Hand in Hand!

Andererseits verschliesse ich mich auch nicht der Erkenntniss, dass verspätete Reformen erfahrungsgemäss am radicalsten vorzugehen pflegen, und dass radicale wirthschaftliche Revolutionen, namentlich auf dem, eine gewisse Stetigkeit erheischenden Gebiete des Verkehres, möglichst hintanzuhalten sind.

Ich bin desshalb der Ansicht, dass überall, wo die entsprechende Verminderung der Tara durch gutbesetzte Züge und insbesondere des Transportes in beiden Richtungen des Verkehres (Tour und Retour) herbeigeführt werden kann, wie dies im Localverkehr, in der Nähe grösserer Verkehrscentren der Fall ist, eine Ermässigung des normalen Tarifs unbedingt angezeigt ist.

In diesem Verkehr fällt das Zeitmoment wenig oder gar nicht in Betracht, und daher ist auch gerade dieser Verkehr für die niederen Classen der Bevölkerung von ganz besonderer Wichtigkeit.

Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es aber keines gleichmässigen Einheitssatzes für alle Bahnen, welcher überhaupt praktisch nur dann durchführbar wäre, wenn sich alle Eisenbahnen des Landes in einer einzigen Hand befinden und nach dem Gebührenprincipe verwaltet werden würden.

Eine auf Erwerb angewiesene Privatbahn wird niemals zu so extremen Mitteln greifen, es sei denn, dass der Staat für den Gebührenausfall eintreten würde, wozu er aber wohl kaum den Beruf in sich fühlen wird.

Daher war ja auch Perrot, welcher dies wohl erkannte, ein Hauptvorkämpfer der Verstaatlichung der deutschen Privatbahnen.

Mein zweiter Vorschlag, den ich bereits an anderer Stelle*) gestellt und erläutert habe, geht dahin, es dem Reisenden durch Gewährung eines fallweise festzustellenden Differential-Tarifes ohne besonderen Mehraufwand für ihn und die Transport-Anstalt zu ermöglichen, seine Reisetouren über ein grösseres Ziel, als es das bisherige war, zu erstrecken, um dadurch, ausser dem Nutzen für die Transport-Anstalt eine Steigerung des volkswirthschaftlichen Nutzens des Transportmittels herbeizuführen und der gesunden Centralisations-Tendenz, welche ich volkswirthschaftlich für einen Fortschritt erachte, Vorschub zu leisten.

Endlich drittens ist ein besonderes Gewicht auf die Anlage eines möglichst verzweigten, die Circulation erleichternden Bahnnetzes und eines zweckmässigen Zugverkehres zu legen.

Von allen anderen weitergehenden Maassnahmen zur Hebung des Personenverkehres durch Preisnachlässe in Gestalt eines Einheitssatzes muss aber entschieden abgerathen werden, da, ich wiederhole es, ein Reiseverkehr *en gros* künstlich niemals erzielt werden kann, und wohl auch aus politischen, socialen und financiellen Rücksichten niemals die nöthige Förderung von oben aus erfahren würde.

*) „Das Tarifwesen der Eisenbahnen." Wien 1884. Verlag Hartleben.

Geben wir uns darüber keiner Täuschung hin und beschränken wir uns darauf, Erreichbares anzustreben.

Meinerseits wenigstens halte ich es mit dem delphischen Spruch: *μηδὲν ἄγαν*: Nichts über das Maass!"

* * *

Der zweite Redner war Ober-Inspector v. Scala vom österreichischen Staats-Eisenbahnbetriebe. Er sagte:

„Seit der Zeit, seit welcher wir Gelegenheit hatten, die sehr interessanten Ausführungen des Herrn Dr. Hertzka das erstemal zu hören, hat weder die Lebendigkeit und die Eleganz seiner Vortragsweise, noch die Kühnheit seiner Behauptungen irgend etwas eingebüsst; aber ich bin überzeugt, dass es Herrn Dr. Hertzka auch das zweitemal trotz seiner anziehenden Auseinandersetzungen nicht gelungen ist, die Mehrzahl der Zuhörer für seine Anschauungen zu gewinnen. Wenn ich den allgemeinen Eindruck mir zu charakterisiren erlaube, den das Project des Herrn Dr. Hertzka auf mich gemacht hat, so muss ich sagen, dass ich mich da in einigem Gegensatze zu meinem unmittelbaren Herrn Vorredner befinde. In erster Linie halte ich das Ziel, welches Herr Dr. Hertzka mit seinen Vorschlägen zu erreichen sucht, entschieden für anstrebenswerth und nicht für bekämpfenswerth. Nur die Mittel, welche Herr Dr. Hertzka zur Erreichung dieses Zieles — nämlich die Vortheile der gemeinnützigsten Erfindung des 19. Jahrhunderts in ausgiebigerer Weise auch dem Personenverkehre zuzuführen — in Anwendung bringen will, scheinen den fachlichen Erwägungen nicht Stand halten zu können.

Ich bin den Ausführungen des Herrn Dr. Hertzka immer mit grossem Vergnügen gefolgt, so lange er sich auf volkswirthschaftlichem Gebiete bewegte und den Effect dessen schilderte, was er vorgeschlagen hat. Die klare, lichtvolle Darstellung der Consequenzen seiner Vorschläge hat gewiss jeden aufmerksamen Zuhörer mit Befriedigung erfüllt. Ich kann aber nicht unterlassen, zu betonen, dass mir diese Befriedigung

gänzlich gefehlt hat, wenn Herr Dr. Hertzka die betriebstechnische Seite der Frage erörterte, und dass ich eine vollständige Klarheit über die Art und Weise, wie der Verkehr, der durch seine Vorschläge geschaffen werden soll, zu bewältigen sei, leider vermisst habe.

Es scheint mir vor Allem nothwendig, in grossen Zügen richtigzustellen, wie sehr sich Herr Dr. Hertzka im financiellen Effect irrt, und wie wenig sich die von ihm angezogenen Daten in Uebereinstimmung befinden mit demjenigen, was die meisten Betriebstechniker in dieser Richtung erfahren haben. Herr Dr. Hertzka hebt namentlich hervor, dass der Personenverkehr gar nicht nach commerciellen Grundsätzen geleitet werde, schlägt uns aber vor, den Personenverkehr nach einem Grundsatz zu regeln, der meiner Meinung nach absolut nicht commerciell ist, nämlich die Leistung in gar kein Verhältniss zu stellen zu demjenigen, was man für dieselbe begehrt. Sie werden mir zugeben, dass, wenn festgestellt wird, es könne Jemand von Wien nach Hütteldorf um 10 Kreuzer fahren, dieser es als eine absolute Ungerechtigkeit betrachten müsste, wenn er weiss, dass ein Anderer von Lemberg nach Triest um 25 Kreuzer befördert werden soll. Es würde also eine Benachtheiligung des Nahefahrenden eintreten zu Gunsten Desjenigen, der weite Distanzen zurückzulegen hat.

Die Rechnung, welche Herr Dr. Hertzka über die Selbstkosten aufstellte, scheint von dem geehrten Vorredner, Herrn Central-Inspector Schreiber, etwas unrichtig verstanden worden zu sein, wenigstens ist mir bei dem flüchtigen Aufnehmen der Ziffern die Empfindung entstanden, dass Herr Central-Inspector Schreiber nach dem Nettotarife rechnet, während Herr Dr. Hertzka 0·4 Kreuzer als Selbstkosten für den Bruttotonnen-Kilometer auswies. Aber auch für den Bruttotonnen-Kilometer sind die von Dr. Hertzka angegebenen Selbstkosten unrichtig. Erstens weisen die Mehrzahl der Bahnen 0·7, 0·8 und nur sehr günstig situirte Bahnen 0·5 Kreuzer als Selbstkosten per Bruttotonnen-Kilometer aus, und dann ist die Behauptung des Vortragenden, dass absolut nicht einzusehen sei, warum ein Personenzug von 300 Bruttotonnen mehr kosten soll, als ein gleich schwerer Kohlenzug, geradezu jedem betriebstechnischen Gefühle widersprechend. Ich muss aufrichtig ge-

stehen, dass dieses betriebstechnische Gefühl schon etwas alterirt wird, wenn überhaupt von einem Personenzug von 300 Bruttotonnen die Rede ist. Wenn aber nunmehr noch die Behauptung aufgestellt wird, dass die Traction, beziehungsweise die ganze Manipulation eines solchen Personenzuges dasselbe kosten soll, wie diejenige eines Kohlenzuges, so wird wohl die Entgegnung berechtigt sein, dass diese Behauptung mit anerkannten betriebstechnischen Grundsätzen nicht im Einklange steht. Es ist ganz bestimmt, dass die grössere Geschwindigkeit bei Personenzügen überhaupt schon eine bedeutende Reduction der Leistungsfähigkeit mit sich zieht, und es ist daher ganz unmöglich, dass man normal mit Personenzügen von 300 Bruttotonnen manipulirt, welche nur unter besonders günstigen Verhältnissen und in Ausnahmsfällen zulässig erscheinen werden. Es ist aber, abgesehen davon, überhaupt gar nicht denkbar, dass für den Bruttotonnen-Kilometer eines Personenzuges mit demselben Einheitspreis für Selbstkosten das Auslangen gefunden werden soll, wie für den Bruttotonnen-Kilometer des Güterzuges. Alle kostspieligen Einrichtungen belasten ja ausschliesslich den Personenverkehr: Die grössere Geschwindigkeit, der Nachtdienst, die Sicherheitsvorkehrungen, die nahezu dreifachen Anschaffungskosten des rollenden Materiales etc.

Alles dies weist daraufhin, dass die Kosten eines Bruttotonnen-Kilometers bei einem Personenzuge wesentlich höher sein müssen, als diejenigen eines Bruttotonnen-Kilometers bei einem Güterzuge. Ueberdies trifft der von Dr. Hertzka genannte Selbstkostenpreis von 0·4 Kreuzern per Bruttotonnen-Kilometer, wie bereits erwähnt, nur unter ganz ausserordentlich günstigen Verhältnissen zu.

Ein zweites Moment, das der Herr Vortragende seiner Rechnung zu Grunde legte, ist die Frage der Ausnützung der Sitzplätze der Personenzüge. Herr Dr. Hertzka kommt in seinen Mittheilungen zu einem Resultate, welches als ein grosser Trugschluss bezeichnet werden kann. Er setzt nämlich voraus, dass die Personenzüge nach Einführung seiner Vorschläge eine 75percentige Ausnützung der Sitzplätze erhalten werden. Ich habe mir erlaubt, eine ganz kurze Zusammenstellung zu machen, aus welcher Sie ersehen können, dass mit der Steigerung der Frequenz nur eine ganz minime Steigerung des Ausnützungs-

percentes der Waggons verbunden ist. Ich habe mir eine normale Wochentagsfrequenz des Sommers 1884 der Strecke Wien—Rekawinkel ermittelt. Es wurden an einem normalen Wochentage auf der genannten Strecke 10,200 Personen befördert, welche zusammen 96,600 Personen-Kilometer zurücklegten, und für die Bewältigung dieser Frequenz sind 475,000 Sitzplatz-Kilometer gefahren worden. Es beziffert sich mithin die Ausnützung der Sitzplätze auf circa 20 Percent. Am Pfingstmontag d. J., an einem Tage, an welchem gewiss nur so viel gefahren wurde, als zur technischen Bewältigung des Verkehres erforderlich war, wurden auf derselben Strecke 64,600 Personen befördert, die 576,800 Personen-Kilometer zurücklegten, die Zahl der gefahrenen Sitzplatz-Kilometer betrug 2.100,000. Die Ausnützung der Sitzplätze stellte sich somit auf 25 Percent. Meine Herren! Sie werden mir zugeben, dass ein ähnliches Verhältniss sich ergeben würde, wenn man eine derartige ausgiebige Frequenzsteigerung durch Annahme der Hertzka'schen Vorschläge auf einen Wochentag übertragen würde, und ich kann es nicht als zutreffend bezeichnen, wenn man voraussetzt, dass die Leertouren, die aus Betriebsrücksichten gemacht werden müssen, dann ganz erspart würden. Die natürliche Verkehrsbewegung an Wochentagen *nach* den Verkehrscentren des Morgens und *von* den Verkehrscentren des Abends, die umgekehrte Verkehrsrichtung an Sonn- und Feiertagen würde sich auch dann nicht wesentlich verschieben.

Die gegenwärtige ungünstige Ausnützung der Personenzüge resultirt zum grössten Theile aus den Fluctuationen des Personenverkehres an einzelnen Tagen und in einzelnen Strecken, in welchen Veränderungen der Züge hinsichtlich der Zusammensetzung nicht mehr vorgenommen werden können, und steht diese ungünstige Ausnützung im Zusammenhange mit dem dichteren Verkehr in der nächsten Umgebung von Verkehrscentren — mit der Verkehrsrichtung zu bestimmten Tageszeiten im Localverkehre, zu bestimmten Jahreszeiten im Durchgangsverkehre. — Wenn sich nun in erster Linie die von dem Herrn Vortragenden für den Bruttotonnen-Kilometer aufgestellten Selbstkosten als *nicht* zutreffend ergeben, und in zweiter Linie eine 75percentige Ausnützung der Sitzplätze, welche bei der in Folge Einführung des Personen-Porto sich herausstellen-

den Massenfrequenz eintreten soll, als nicht in Aussicht stehend bezeichnet werden muss, so entbehren die beiden Hauptannahmen der Rechnung, welche der Herr Vortragende in raschem Fluge bis in die Milliarden entwickelt hat, der thatsächlichen Begründung. Es wird demnach der Ausspruch zutreffend sein, dass diese, auf unrichtigen Behauptungen basirte Rechnung den thatsächlichen Verhältnissen nicht entspricht.

Ich habe mir erlaubt, zu erwähnen, dass Herr Dr. Hertzka, wenn er das betriebstechnische Gebiet betritt, nicht in vollkommen verständlicher Weise die Mittel angibt, wie seine Vorschläge ausgeführt werden sollen. Unter Anderem proponirt Herr Dr. Hertzka die Auflassung der Fahrordnungen. Ich muss jedoch mit Bedauern constatiren, dass er einen Ersatz hiefür nicht angegeben hat. Die eigenen Mittheilungen des Herrn Dr. Hertzka lassen die Ueberzeugung gerechtfertigt erscheinen, dass nicht in allen Strecken die Frequenz gleich dicht sein wird. Er hat bei Ermittlung der Anzahl der Reisenden, welche über 30 Kilometer fahren, Erwähnung gethan, dass nicht Jeder von Lemberg nach Triest fährt, sondern nur Derjenige, der dort etwas zu thun hat; dass also die grösste Zahl der Reisenden auf geringeren Distanzen verkehren wird. Wenn nun das von Herrn Dr. Hertzka flüchtig angedeutete Ersatzmittel für die aufgelassene Fahrordnung eingehalten werden soll, wenn er nämlich nur gefüllte Züge von irgend einem Verkehrscentrum etwa alle zehn Minuten abgehen lassen will, so ist das für den Verkehr mit der unmittelbaren Umgebung dieses Verkehrscentrums ein Auskunftsmittel. — Wie dies aber weitergehen soll, wenn zahlreiche Passagiere aus jedem Zuge in der dritten, fünften Station u. s. w. aussteigen und dann der betreffende unglückliche Passagier, welcher vor hat, nicht blos 30 Kilometer, sondern 500 Kilometer zu fahren, dem Zufalle preisgegeben ist, bis ein voller Zug vorrückt! — wie in dieser Richtung ein auch nur halbwegs convenables Auskunftsmittel gefunden werden soll, wurde nicht erwähnt, und ich muss aufrichtig gestehen, dass meine betriebstechnischen Erfahrungen nicht ausreichen, um ein Auskunftsmittel zu finden, wenn die Fahrordnungen der Personenzüge wirklich aufgelassen werden sollten.

Herr Dr. Hertzka nimmt an, dass die Güterzüge nur insoweit verkehren, als sie ausgenützt sind und der natürliche

Zufluss von Frachten die normale Last ergänzt, und stellt die Meinung auf, dass für den Güterverkehr keine Fahrordnung nothwendig sei. Dies ist nicht zutreffend, im Gegentheile, es liegen hier die Verhältnisse ebenso, wie beim Personenverkehre. Es werden für wichtigere Verkehrsrelationen Güterzüge von einem Verkehrscentrum eingeleitet, und man macht die Wahrnehmung, dass an den Endstationen die Güterzüge mit einer bedeutend geringeren Belastung in der Regel anlangen, als vermöge der Leistungsfähigkeit der Maschine eigentlich befördert werden könnten.

Dieses Fehlen eines Ersatzmittels für die aufgelassene Fahrordnung bringt mich nebst vielem Anderen dahin, zu sagen, dass der betriebstechnische Theil der Ausführungen von Herrn Dr Hertzka jene Klarheit und Vollständigkeit vermissen lässt, durch welche er bei dem volkswirthschaftlichen Theil seines Vortrages uns so sehr gefesselt hat.

Ich bemerke resumirend, dass ich jenen Theil der Ausführungen des Herrn Vortragenden, welcher von einer bedeutenden Tarif-Ermässigung im Localverkehre handelt, auch vom betriebstechnischen Standpunkte für sehr zweckmässig halte. Es werden vielleicht einige meiner Berufsgenossen davor erschrecken, aber ich kann Sie versichern, dass nach meiner positiven Ueberzeugung die von Herrn Dr. Hertzka für den Localverkehr proponirten 10 Kreuzer von jeder Eisenbahn *tel quel* acceptirt werden könnten, ohne dass dieselbe einen Einnahmen-Ausfall zu befürchten hätte. Allerdings wird die Eisenbahn einen derartigen Tarif erst dann einführen können, wenn sie ihre Anlagen und das rollende Material entsprechend ergänzt hat, wenn sie gewappnet ist, den gesteigerten Verkehr zu bewältigen.

Ganz anders wird es sich bezüglich des weiteren Verkehres stellen; schon diejenigen Ermässigungen, welche in Consequenz der im Localverkehre gewährten neuen Kilometertaxen auch im Weitverkehre unbedingt gewährt werden müssten, hätten für geraume Zeit einen beträchtlichen Einnahmen-Ausfall im Gefolge; weder einem Bedürfnisse entsprechend, noch commerciell richtig wäre es aber, so wie Herr Dr. Hertzka dies vorschlägt, im Weitverkehre noch weitere Tax-Ermässigungen

vorzunehmen und für Fahrten von 1000 Kilometern 25 Kreuzer zur Einhebung zu bringen.

Der Herr Vortragende betonte, welches schreckliche Verbrechen die Eisenbahnen dadurch begehen, dass sie den armen Weber im Erzgebirge, welcher sich nicht 20 Kreuzer per Tag daheim verdienen kann, in die Unmöglichkeit versetzen, in Wien die 2 Gulden zu verdienen, die hier auf der Strasse liegen. Es hat sich in dieser Richtung bereits mein Herr Vorredner ausgesprochen, ich möchte aber auch meinerseits constatiren, dass die Eisenbahnen doch nicht so grosse Verbrecher sind, für welche sie Herr Dr. Hertzka hält. Es ist ihm wahrscheinlich nicht bekannt, dass ausserordentlich ermässigte Personentarife für Arbeiter existiren, welche von denselben einen sehr ausgiebigen Gebrauch machen. Ich möchte die Aufmerksamkeit des Herrn Vortragenden auf die zahlreichen Arbeitertransporte lenken, welche sich zur Schnittzeit jährlich von Böhmen nach Niederösterreich bewegen, Transporte, die zu nahezu den Militärtarifen gleichkommenden Tarifsätzen befördert werden, weiters auf die Transporte, welche sich alljährlich aus Italien nach dem Norden zur Zeit der Eisenbahnarbeiten bewegen, und ich möchte den Herrn Vortragenden darauf aufmerksam machen, dass z. B. das Eisenbahn-Porto von circa $3^1/_2$ Gulden von Pontafel nach Wien denn doch nicht der ausschliessliche Verhinderungsgrund sein kann, warum die Arbeiter, die an einem Orte Arbeit finden könnten, dorthin zu gelangen nicht in der Lage sind; im Gegentheile, es ist anzunehmen und durch die Thatsachen bewiesen, dass, wenn die armen Arbeiter das Reisegeld nicht selbst haben, im Wege der Association oder einer Mittelsperson leicht der Weg gefunden werden kann, um die Arbeiter dem Arbeitsorte zuzuführen.

Trotz alledem bin ich aber der Meinung, dass auch diese billigen Tarife für Arbeiter immerhin noch eine weitere Reduction erfahren könnten, und dass die Eisenbahnen durchaus nichts Schlechtes veranlassen würden, wenn sie in der bezeichneten Richtung zu weiteren Herabsetzungen der kilometrischen Einheitssätze für Arbeitertransporte sich entschliessen wollten.

Bezüglich der Tarife für den Localverkehr habe ich mir bereits die Erklärung abzugeben erlaubt, dass ich mit einer ausgiebigen Tarifreduction einverstanden bin, dagegen muss ich

die Meinung des unmittelbaren Vorredners, Herrn Central-Inspector Schreiber, dass auf weiten Distanzen Differentialtarife eingeführt werden sollen, entschieden bekämpfen, da diese Tarife, nach meiner Ansicht, für den Personenverkehr keine Berechtigung haben. Es ist nicht einzusehen, warum der Weiterreisende den Anspruch auf billigere Einheitssätze haben soll, als der Näherreisende.

Ich bemerke, dass die Kosten der Eisenbahn für die Beförderung auf weite Distanzen absolut nicht geringer sind, als im Localverkehre, weil die für den Frachtverkehr geltenden Verhältnisse beim Personenverkehr gar nicht zutreffen. Beim Weitverkehr fällt erstens die notorisch ungünstigere Ausnützung der Sitzplätze in's Gewicht, und zweitens sind hiebei eine Menge kostspieliger Investitionen — ich erinnere an den Nachtverkehr, an die kostspieligere Beheizung, Beleuchtung etc. — erforderlich; Investitionen, die im Localverkehre entbehrt werden können. Wenn aber nachgewiesen ist, dass die Kosten des Personentransportes per Kilometer im Weitverkehre höher sind als die entsprechenden Kosten im Localverkehre, so entfällt damit auch die Berechtigung eines Differentialtarifes.

Der vorgeschrittenen Zeit halber will ich nur noch kurz wiederholen, dass ich das Ziel, welches Herr Dr. Hertzka verfolgt, den Personenverkehr auf den Eisenbahnen zu popularisiren, die Benützung der Eisenbahnen für diesen Verkehr in viel ausgiebigerem Maasse der Bevölkerung zugänglich zu machen, vollinhaltlich billige, weil die gegenwärtigen Personentarife der Eisenbahnen den wirthschaftlichen Bedürfnissen zu wenig entsprechen, dass jedoch, meiner Meinung nach, die Eisenbahnen nicht die Pflicht haben, dieses Ziel durch Annahme des von Herrn Dr. Hertzka vorgeschlagenen einheitlichen Personen-Porto zu erreichen, sondern dass dies nur im Wege einer stetigen Reduction der kilometrischen Einheitssätze geschehen kann, der einzige Weg, wie die Eisenbahnen auf eine successive steigende Frequenz sich vorbereiten können.

Dies ist ein kurzer Auszug dessen, was ich sagen wollte. Ich glaube, Herr Dr. Hertzka wird zugeben, dass ich mich in einem nur geringen Gegensatze mit ihm befinde, indem ich das, was er für den Localverkehr vorschlägt, als annehmbar erkenne, jedoch verlange, dass der eingehobene Tarif jederzeit

in richtigem Verhältnisse zur factischen Leistung der Bahn bleibe. — Auch mir würde es zur Befriedigung gereichen, wenn durch die ausgiebige Herabsetzung der kilometrischen Einheitssätze für den Personenverkehr auf den Eisenbahnen — dem speciell im Localverkehre besonders fühlbar gewordenen Bedürfnisse entsprochen würde, und unserem engeren Vaterlande hiedurch wirthschaftlich die grössten Vortheile recht bald zugeführt werden sollten."

* * *

Als dritter Redner folgte Regierungsrath Dr. Liharzik. Er sagte: „Bei der ausserordentlich gründlichen Weise, in welcher meine Herren Vorredner das Thema behandelten, will ich, ohne auf das Ziffernmaterial, das bereits einer eingehenden Erörterung unterzogen wurde, einzugehen, nur einige allgemeine Bemerkungen vorbringen. Wenn ein Mann, der auf der Höhe der Wissenschaft steht und dabei eine hervorragend sociale Stellung einnimmt, sich mit einem Projecte jahrelang beschäftigt hat und nun vor uns mit einer Idee tritt, die für den ersten Moment auch abenteuerlich erscheinen mag, so gehört ein gewisser Muth dazu, ihm mit nüchternen, blos aus der Erfahrung abgeleiteten Einwendungen entgegenzutreten, weil bei einem Blicke in die Zukunft uns stets die menschliche Kurzsichtigkeit vorschweben muss, und wir immer fürchten müssen, dass, was wir sagen, durch ungeahnte Entwicklung der Thatsachen überholt wird. Ein häufig in dieser Richtung citirtes Beispiel ist der Hinweis auf jene Einwendungen, welche zur Zeit, als in Oesterreich die erste Eisenbahn gebaut wurde, gegen die Errichtung derselben von berufener Seite vorgebracht wurden. Herr Dr. Hertzka hat bereits in seinem ersten Vortrage angeführt, dass, als die Idee auftauchte, zwischen Wien und Brünn eine Locomotiv-Eisenbahn zu bauen, von einer hochgestellten Persönlichkeit geäussert wurde: „Ja, sehen Sie sich nur einmal den Stellwagen an, er fährt auf dieser Strecke nur einmal in der Woche und ist nicht voll besetzt. Wozu sollen wir da eine Eisen-

bahn bauen?“ In welcher Weise diese Ansicht überholt wurde, wissen wir Alle.

Es gehört also, wie gesagt, ein gewisser Muth dazu, um sich den Vorwurf, „man sei ein Zopf“, gefallen zu lassen, wenn man von vornherein einer solchen kühnen Idee, wie es die Einführung eines einheitlichen Personen-Porto zweifellos ist, entgegentritt; dennoch glaube ich, dass wir Männer des praktischen Lebens verpflichtet sind, offen auszusprechen, was wir über das Project des Herrn Vortragenden, das er selbst als abenteuerlich klingend bezeichnete, denken und uns damit zu trösten, dass, wenn die Zukunft uns nicht Recht gibt, wir der menschlichen Kurzsichtigkeit unterworfen gewesen sind.

Ich befinde mich mit meinem unmittelbaren Herrn Vorredner, und zum Theil mit Herrn Central-Inspector Schreiber in vollständiger Uebereinstimmung, wenn sie den gegenwärtigen Stand der Personentarife nicht als ein Ideal, an dem unbedingt festgehalten werden solle, bezeichnen. Auch ich glaube, dass in dieser Richtung noch viel geschehen kann und noch sehr viel zu erreichen ist. Meiner Ansicht nach muss aber der Fortschritt, der eine Reform der gegenwärtigen Personentarife auf den Eisenbahnen anstrebt, ein schrittweiser sein. Es ist sehr gefährlich, ein Bedürfniss künstlich zu schaffen, und nicht von vornherein die Mittel zu haben, um diesem Bedürfniss Rechnung zu tragen. Mag die Frequenzsteigerung, die mit der Herabsetzung der Personentarife auf das Maass, wie es Herr Dr. Hertzka anstrebt, welches auch immer sein — ich meinerseits bin der Ansicht, dass die von dem Herrn Vortragenden in Aussicht gestellte Frequenzsteigerung keineswegs gar so hoch sein wird, als Herr Dr. Hertzka annimmt — so müssten jedenfalls, um diese Verkehrssteigerung zu bewältigen, von vornherein sehr bedeutende Investitionen gemacht werden für ein — ich kann nicht anders sagen — Experiment, dessen Tragweite gar nicht abzusehen ist, und gegen eine solche Inaugurirung sprechen gewiss gewichtige financielle Bedenken.

Was die voraussichtliche Frequenzsteigerung anlangt, so wird sie zweifellos eine bedeutende sein, doch glaube ich, wie bereits gesagt, nicht, dass sie ganz in dem Maasse erfolgen wird, wie dies Herr Dr. Hertzka angab. Ich möchte in dieser Beziehung, nachdem bereits meine Vorredner sich auch dies-

bezüglich eingehend äusserten, nur kurz erwähnen, dass bei der grossen Concurrenz an Arbeitskräften, die heute besteht, es nicht genügt, wenn z. B. der Arbeiter in die Möglichkeit versetzt wird, leicht an einen Ort zu gelangen, sondern dass er auch an diesem Orte aushalten muss, bis er Beschäftigung findet, und das ist ein sehr zu berücksichtigendes Moment. Wenn die armen Weber des Erzgebirges, von denen heute bereits gesprochen wurde, in Folge der Herabsetzung der Personentarife auf den Eisenbahnen nach Wien kommen könnten und hier Beschäftigung suchen wollten, so würden sie diese wahrscheinlich nicht finden und wären genöthigt, da es ihnen die Mittel nicht erlauben, in Wien längere Zeit auszuhalten, in ihre Heimat wieder zurückzukehren, wo sie sich wieder mit ihren Hungerlöhnen zufrieden geben müssten.

Ich erlaube mir hiebei noch auf ein anderes Beispiel, auf die Auswanderungen nach Amerika, hinzuweisen. Die Zahl derselben mehrt sich in bedeutendem Maasse, aber ebenso mehren sich die Fälle, wo die Ausgewanderten zu Grunde gehen und elendiglich verderben, weil sie an den fremden Orten, mit deren Sprache, Sitten und Gebräuchen sie nicht vertraut sind, keine Beschäftigung finden und dort eine schlechtere Existenz fristen, als sie zu Hause geführt hätten. Wenn also für solche Personen das Reisen auch noch so sehr erleichtert würde, so wäre für dieselben die Uebersiedlung ein grosser Schade und ein grosser Verlust.

Die Haupteinwendung aber, die ich speciell gegen den Vorschlag des Herrn Dr. Hertzka vorzubringen habe, besteht darin, dass nach meiner Ansicht demselben von vornherein ein ungesundes Princip zu Grunde liegt, indem nämlich die Realisirung dieses Vorschlages dahin führen würde, dass Diejenigen, welche nur kurze Distanzen zurückzulegen haben, im Vergleiche zu Denjenigen, welche weite Reisen unternehmen, zu viel zahlen müssten. Leistung und Lohn müssen in einem richtigen Verhältnisse stehen, ist das nicht der Fall, so ist das Princip, welches dem ganzen Systeme zu Grunde liegt, ein ungesundes, was sich jedenfalls im Laufe der Zeit rächen muss. Es ist überhaupt eine kühne Idee, wenn man im geschäftlichen Leben mit Durchschnittswerthen operiren wollte. Dass dies undurchführbar sei, beweist ein Beispiel — das einzige, das mir in

dieser Richtung bekannt ist und das vielleicht trival klingen mag — die sogenannten 27 Kreuzer-Geschäfte unseligen Angedenkens. Wie lange haben sich diese gehalten? Auch hier glaubte man um einen Durchschnittspreis alles Mögliche bieten und das Werthvollere mit dem Minderwerthigen compensiren zu können.

Ich resumire meine Ansicht über die heute in Discussion stehende Frage dahin: Auch ich halte die gegenwärtig auf den Eisenbahnen bestehenden Tarife für sehr modificationsfähig, aber ich glaube, man sollte sich begnügen, schrittweise vorzugehen, und daher die radicale Maassregel, die Herr Dr. Hertzka vorschlägt, nicht acceptiren."

* * *

Der letzte der Redner, Hofrath R. v. Schreiner von der österreichischen Südbahn, sagte Folgendes: „Ich werde Ihre Geduld nicht lange in Anspruch nehmen; ich habe mir das Wort nur erbeten, um einen Punkt zu erörtern, der bisher nicht berührt wurde, und der meiner Ansicht nach für die vorliegende Frage entscheidend ist. Ich muss vor allem Anderen constatiren, dass ich mit all' dem, was Herr Dr. Hertzka über die Gesetze von Angebot und Nachfrage gesagt hat, vollständig einverstanden bin, und dass ich auch gegen seine Behauptung, dass die Eisenbahnen durch ihre Personentarife auf den allgemeinen Verkehr keineswegs so revolutionirend eingewirkt haben, wie dies auf dem Gebiete des Frachtverkehres geschehen ist, keine besondere Einwendung zu machen habe. Nur ziehe ich aus diesen zwei Facten den einfachen Schluss, dass die Personentarife zu hoch sind, und dass dieselben daher einer Ermässigung bedürfen. Bis dahin verfolgen Herr Dr. Hertzka und ich den gleichen Weg; von da an trennen sich aber unsere Wege, indem Herr Dr. Hertzka mit einem Satze von dem gegenwärtigen Zustande der Herrschaft allgemein als zu hoch anerkannter Tarife auf die denkbar niedrigsten Sätze, deren Zulässigkeit zum mindesten discutabel ist, überspringen will. Herr Dr. Hertzka

hat aber in seinem Vortrage noch einen zweiten Sprung gemacht, da er die Rentabilität der seinerseits vorgeschlagenen Maassregel discutirt, ehe er sich noch darüber Rechenschaft gegeben hat, ob diese Maassregel überhaupt durchführbar sei oder nicht, und ich muss sagen, dass ich dieselbe in der von ihm vorgeschlagenen Form für durchaus undurchführbar halte. Nachdem ich diesen Standpunkt einnehme, könnte ich wohl über die Frage der Rentabilität eines einheitlichen Portosatzes für die Eisenbahnen hinweggehen, umsomehr, als ich, wie ich gestehen muss, der Rechnung des Herrn Dr. Hertzka nicht gefolgt bin. Ich möchte aber zu dem, was bereits meine Vorredner über diesen Punkt ausführten, nur noch hinzufügen, dass ich die Uebertragung der theoretisch ausgerechneten Selbstkosten des Frachtverkehres auf den Personenverkehr für ganz unzulässig halte. Herr Dr. Hertzka hebt in seinem Vortrage vor allem Anderen die grossen Controlskosten hervor und proponirt die Aufhebung der Wagenclasen, weil hiedurch diese Controlskosten vermindert würden. Nun wird jeder Eisenbahn-Betriebsmann zugestehen müssen, dass die Controle der Wagenclassen wohl die geringste Aufgabe des Conducteurs ist, welcher zumeist mit dem Sicherheitsdienst und mit der Bedienung des Publicums beschäftigt ist. Das Publicum in Oesterreich muss vom Conducteur bedient werden, nachdem es nicht so geschult ist, wie dies in Amerika und England der Fall ist; ich mache hiebei nur auf das Oeffnen und Schliessen der Waggons aufmerksam, und ist daher die Bedienung eines Zuges mit 1000 Personen durch einen Conducteur ganz unzulässig.

Die Ersparung, die er übrigens durch die Aufhebung der Wagenclassen bewirken will, ist auch nur illusorisch; die Gesellschaft, welcher er die Beistellung der Luxuswagen überträgt, braucht nämlich ihr eigenes Personal, um die Wagenclassen zu controliren, und es kann doch für die vorliegende Frage gewiss nicht entscheidend sein, dass der Vortheil, der aus dieser Beistellung der Luxuswagen erwächst, einer anderen Gesellschaft zugute käme. Die grösseren Kosten der Beistellung und Erhaltung der Personenwagen und die enormen Kosten der Personen-Bahnhöfe haben schon die Herren Vorredner hervorgehoben.

Ich komme nun zu dem eigentlichen Punkte, wegen dessen ich das Wort ergriff. Ich muss vorausschicken, dass ich durchaus nicht das Factum leugne, dass die Personenfrequenz bei Einführung des Personen-Porto sich in bedeutendem Maasse steigern würde. In welchem Maasse, das kann heute allerdings kein Mensch voraussagen, und vielleicht hat Herr Dr. Hertzka Recht, wenn er sagt, dass in Zukunft die Zahl der Reisenden zu der gegenwärtigen Zahl von Reisenden sich ebenso verhalten werde, wie die gegenwärtige Zahl der Reisenden zu jener zur Zeit der Gründung der Nordbahn. Es ist nun der oberste Grundsatz einer jeden Administration, nie eine Maassregel zu ergreifen, zu deren Durchführung man nicht im vollen Maasse die Mittel in Bereitschaft hat. Sehen wir nun, welche Vorkehrungen die Eisenbahnen vor der Einführung des Personen-Porto treffen müssten. Herr Dr. Hertzka hat vielleicht Recht, wenn er sagt, dass gewisse Eisenbahnen, die einen geringen Verkehr haben, blos einige Locomotiven nachzuschaffen brauchen, um den gesteigerten Verkehr bewältigen zu können. Dasselbe gilt aber nicht für die Hauptbahnen, von denen ja eigentlich die Durchführung der ganzen Maassregel abhängt. Ich citire hier aus leicht begreiflichen Gründen als Beispiel die Südbahn, bei der ich so lange Zeit bedienstet bin, erkläre aber ausdrücklich, dass dieselben Verhältnisse wie bei der genannten Bahn auch bei den übrigen Hauptbahnen maassgebend sein werden. Die voraussichtliche Frequenzsteigerung, die jedenfalls eine sehr bedeutende sein wird, wird die Nothwendigkeit ergeben, dass auf der Südbahn ein Personenzug dem anderen sehr rasch folgt. Nun betragen die Zugs-Intervalle im Sommer im Localverkehre weit hinaus schon jetzt blos eine Viertel- bis zu einer halben Stunde. Wenn nun ein zwei- bis dreifacher Verkehr zu bewältigen ist, so tritt der Zeitpunkt ein, wo der Intervall zwischen einem Zug und dem ihm folgenden fünf bis zehn Minuten sein wird. Alle Verkehrsbeamten werden mir zugeben, dass, wenn auf einer Bahnstrecke sich die Züge in solchen kurzen Intervallen folgen, es nur gleichartige Züge sein können. Dieselben werden auf allen Stationen halten müssen, da der Zwischenverkehr das grösste Contingent von Reisenden liefert, es wird daher die ganze Strecke mit lauter Bummelzügen bedeckt sein. Will man aber nicht einen Rückschritt

machen, so müssen auch Eilzüge verkehren, es muss ferner für die Abwicklung des Frachtverkehrs vorgesorgt werden, dessen Bedeutung Sie aus dem Umstande entnehmen werden, dass bei der Südbahn wie bei den meisten anderen Bahnen die Einnahmen aus dem Personenverkehr kaum ein Viertel der Gesammteinnahmen bilden. Zur Bewältigung des Eilzugs- und Frachtverkehrs müssten demnach auf grossen Strecken Doppelgeleise, und da für vier Geleise wohl selten Raum sein würde, eine zweite Bahn gebaut werden. Auch die gegenwärtig bestehenden Bahnhöfe würden bei einer blos zwei- bis dreifachen Steigerung des Personenverkehres sich als ungenügend herausstellen und müssten, da, so viel ich weiss, nur die wenigsten Bahnhöfe so situirt sind, dass sie eine bedeutende Erweiterung zulassen, an einen anderen Ort verlegt werden. Eine enorme Anzahl von Maschinen und Waggons wäre anzuschaffen, Locomotiv-Remisen müssten demnach in einem Ausmaasse, das sich gegenwärtig gar nicht berechnen lässt, errichtet werden, ehe man an die Durchführung der proponirten Maassregel schreiten kann, denn keine Bahn-Administration könnte es riskiren, dass sie in Folge des Andranges des Publicums in die Lage versetzt werde, den Verkehr nicht bewältigen zu können und sich durch eine Erhöhung der Tarife neuerdings das Publicum vom Halse zu schaffen. Ich frage Sie nun: Wird es irgend eine Direction geben, die den Muth hätte, dem Verwaltungsrath eine Ausgabe von Hunderten von Millionen — so viel wäre mindestens auf der Südbahn nothwendig — zu proponiren? Glauben Sie, dass irgend ein Verwaltungsrath es wagen würde, für eine Maassregel, deren Tragweite sich gar nicht ermessen lässt, ein Anlehen zu contrahiren; glauben Sie, dass irgend eine Bank zu annehmbaren Bedingungen das Geld zur Durchführung einer solchen Maassregel hergeben würde?

Glauben Sie, dass der Staatsbahnbetrieb es unternehmen, das Abgeordnetenhaus den Credit bewilligen würde? Herr Dr. Hertzka hat die Vortheile, die das Personen-Porto den Arbeitern bringen würde, sehr schön entwickelt, leider aber stellt sich der Missbrauch oft schneller ein, als der weise Gebrauch. Als *revers de la médaille* möchte ich auf das Gespenst des Anarchismus aufmerksam machen, dem auch Vorschub geleistet würde, die Verbrecherbanden, die jeden Moment

um 25 Kreuzer bis an's Ende der Monarchie fahren könnten; die Sicherheitspolizei müsste verdoppelt werden, weil sie den Verbrecher, der heute irgendwo in Wien eingebrochen hat, am andern Tage nicht mehr in Fünf- oder Sechshaus, sondern vielleicht in Pest oder Triest suchen müsste. (Lebhafte Heiterkeit.)

Aus all' den angeführten Gründen muss ich von der vorgeschlagenen Einführung des Personen-Porto — ich bitte, mich nicht misszuverstehen — in der proponirten Form entschieden abrathen, da ich einen unmittelbaren Uebergang von den heute in Kraft stehenden hohen Tarifen zu den denkbar niedrigsten Tarifsätzen für undurchführbar halte. Ich bitte zum Schlusse Herrn Dr. Hertzka, seine Studien, seine grosse Capacität und seine Actionskraft, die ja schliesslich dem innewohnt, der ein grosses Journal zu seiner Disposition hat, dem Erreichbaren zu widmen und auf eine allmälige Herabsetzung der Tarife hinzuarbeiten. Da wird er uns gewiss Alle auf seinem Wege finden, und er möge sich das alte Sprichwort in Erinnerung halten, dass Rom auch nicht an Einem Tage erbaut wurde."

Am 17. März d. J. beantwortete ich diese Einwendungen mit folgendem, vor der nämlichen Versammlung gehaltenen Vortrage:

„Die eingehende Prüfung der gegen meinen Vorschlag hier vorgebrachten Daten, Rechnungen und Argumente hat mich zu der Ansicht gebracht, dass ich es hier eigentlich mit unbedingten Anhängern des Bestehenden kaum mehr zu thun habe, in der Hauptsache, dass das geltende System der Personentarife schlecht und einer durchgreifenden Reform dringend bedürftig sei, scheint mir diese ganze hochansehnliche Versammlung so ziemlich einig zu sein. Differenzen bestehen nur mehr darüber, in welcher Weise und bis zu welchem Grade die Reform durchgeführt werden solle. Was aber die von mir vorgeschlagene Methode der Tarifreform anlangt, so wäre es allerdings eine arge Selbsttäuschung, wenn ich mich dem Wahne hingeben wollte, als ob sehr zahlreiche Mitglieder dieser Versammlung heute schon davon überzeugt wären, deren sofortige Durchführung sei möglich und nützlich.

Bedenken mannigfacher Art sind geltend gemacht worden und auch an Berechnungen und scharfsinnigen Argumentationen hat es nicht gefehlt, welche die Unmöglichkeit meines Planes darthun sollten. Meine Herren Gegner mögen mir aber verzeihen, wenn ich behaupte, dass alle diese Rechnungen und Argumente, wenn man sie vorurtheilslos richtig stellt und überprüft, in geradezu wundervollem Einklang mit meinen Darlegungen sich befinden und sich schlechterdings mit dem nicht vertragen, was gegen dieselben vorgebracht wurde.

Es ist das eine ziemlich starke Behauptung, ich schrecke aber vor der Aufgabe nicht zurück, sie in einer, jeden Zweifel ausschliessenden Weise zu beweisen, wenn Sie sich nur die Mühe nicht verdriessen lassen wollen, mit mir zu rechnen und

je nach dem Ergebnisse, das Sie selber dabei finden werden, Ihr Urtheil abzugeben.

Allerdings werden auch heute einige Differenzpunkte zur Sprache kommen, die sich ihrer Natur nach durch die Rechnung schlechterdings nicht entscheiden lassen. Ob die Zunahme der Personenfrequenz ein wirthschaftlicher Vortheil oder Nachtheil sei, ob die Begünstigung des zahlungsfähigen reichen Publicums auf Kosten der anspruchsloseren Eisenbahnreisenden fortbestehen soll, ob von einer radicalen Tarifermässigung grösserer oder geringerer Einfluss auf die Zunahme der Frequenz zu erwarten sei, das sind allerdings Fragen, über welche Sie sich Ihre Meinung nach Anhörung beider Theile frei werden bilden müssen, denn ein zwingender Beweis kann hier ebensowenig von mir als von meinen Herren Gegnern erbracht werden; aber ich hoffe denn doch, auch in diesen Punkten an der Hand der gegnerischen Argumentation selber nachweisen zu können, dass der wirthschaftliche Nutzen und die wirthschaftliche Gerechtigkeit ebensowohl als die logische Wahrscheinlichkeit auf meiner Seite stehen.

Es will mir nämlich scheinen, dass das hauptsächliche Bedenken gegen das Personen-Porto darin liegt, dass die Sache zu einfach, zu nützlich, zu selbstverständlich sich darstellt, um möglich zu erscheinen. Wenn sich Alles wirklich so verhielte, wie ich behaupte, wenn man wirklich blos energisch zu wollen brauchte, um alle Vortheile des Eisenbahnwesens, welche derzeit blos den obersten Schichten der Gesellschaft zugänglich sind, dem gesammten Volke zugänglich zu machen, und wenn das zum Ueberflusse für die Eisenbahnen ein glänzendes Geschäft wäre, dann, so werden Viele sagen, dann hätte die Welt schwerlich auf uns in Oesterreich zu warten gebraucht, um die Reform in's Werk zu setzen. Doch nun zur Sache!

Der erste der Redner, Herr Central-Inspector Schreiber, wendete sich gegen meine Behauptung, der Personentarif der Eisenbahnen entspreche nicht den kaufmännischen Grundsätzen, indem sich hier die Eisenbahnen bei der Tarifbildung nicht wie im Frachtgeschäft auch nach den eigenen Selbstkosten, sondern lediglich darnach richten, bis zu welcher Höhe sie, gestützt auf ihr factisches Monopol, den Reisenden gegenüber glauben gehen zu dürfen.

Herr Central-Inspector Schreiber macht geltend, dass der Mensch schon in Folge klimatischer Verhältnisse in seiner Freizügigkeit beschränkt sei, dass ihm oft schon die Sprache eine enge Grenze seiner wirthschaftlichen Thätigkeit stecke. Ich habe auch nicht verlangt, dass die Eisenbahnen die Unterschiede des Klimas und der Sprache aufheben, wohl aber, dass sie durch die irrationelle Höhe der Tarife den ohnehin schon bestehenden Hindernissen der freien Ortsbewegung nicht neue hinzufügen; ich habe verlangt, dass sie endlich einmal im Personenverkehre jene Versuche unternehmen, die ihnen im Frachtgeschäfte so gute Früchte getragen haben, denn es ist meine Ueberzeugung, dass die durchschnittlich so geringen Erträge, welche die Eisenbahnen im Gegensatze zum Frachtgeschäfte aus dem Personentransporte ziehen, nicht in den inneren unvermeidlichen Schwierigkeiten dieses Transportzweiges, sondern vornehmlich in dem geltenden falschen Geschäftsprincipe ihren wahren Grund haben.

Herr Central-Inspector Schreiber hat ferner den Versuch unternommen, die Höhe der Personentarife aus dem Respecte zu erklären, den die Eisenbahnen der Menschenwürde schulden. Man müsse einen Unterschied machen nach dem Werthe jeden Gutes, woraus dann folgt, dass der Mensch, das edelste und höchste aller Güter, auch am meisten zu zahlen habe. Ich bestreite vor Allem die Richtigkeit dieses Grundsatzes. Die Eisenbahnen haben sich meiner Ansicht nach im Personen- wie im Frachtgeschäfte nicht nach der Würde und dem Werthe der Fracht zu richten — die Berechnung einer etwaigen Assecuranzgebühr für die gegen Beschädigung übernommene Haftung hat mit dem Transporttarif nichts zu thun — sondern lediglich zwei Gesichtspunkte im Auge zu behalten: die Selbstkosten auf der einen Seite, den Nutzeffect für die Transportbedürftigen auf der anderen. Sie können nicht weniger verlangen als die Selbstkosten, und sie sollen, wenn sie ihren Vortheil verstehen, nicht mehr verlangen, als das beförderte Gut bezahlen kann, ohne in seiner Transportfähigkeit Schaden zu leiden. Aber, selbst wenn der obige Grundsatz richtig wäre, könnte aus demselben kein Argument gegen das Personen-Porto geschmiedet werden, denn es lässt sich leicht nachweisen, dass die 25 Kreuzer, die ich vom Durchschnittsreisenden der langen

Fahrt fordere, noch immer einen Nettotonnentarif von durchschnittlich $3^3/_4$ Kreuzern per Kilometer, und das 10 Kreuzer betragende Porto im Localverkehr vollends einen kilometrischen Nettotonnentarif von $7^1/_2$ Kreuzern repräsentiren — wohlverstanden für die ordinäre Menschen-Massenfracht, während für die qualificirte Menschenfracht in den Luxuswagen noch über diese $3^3/_4$, respective $7^1/_2$ Kreuzer per Kilometer Extragebühren behoben werden sollen. $3^3/_4$ Kreuzer per Nettotonnen-Kilometer sind nun dreifach so hoch, als der billigste Massenfrachtsatz, eine Differenz, die in der, der Menschenfracht geschuldeten Rücksicht, das heisst in dem Umstande, dass man die Menschen nicht gleich den Getreidesäcken aufeinanderschichten kann, vollauf begründet ist. Aber gerade darin, dass diese im Verhältniss der Netto- zur Bruttolast zum Ausdruck gelangende Rücksicht auch im Portosatze anerkannt ist, könnten Diejenigen, welche die Tarifhöhe unter diesem Gesichtspunkte betrachten, meines Erachtens ihr Genügen finden.

Gegen die von mir proponirte Aufhebung der Classenunterschiede wird geltend gemacht, dass darin eine Missachtung der Interessen des einen Standes zu Gunsten des anderen läge. Ich möchte nun zuvörderst daran erinnern, dass es mir durchaus nicht beigefallen ist, die Unterschiede der Wagenclassen in der Weise zu beseitigen, dass alle Reisenden ohne Unterschied gezwungen würden, die nämliche Wagenclasse zu benützen. Ich proponire bekanntlich die Beistellung von Luxuswagen durch besondere Unternehmer, für die Benützung welcher allerdings besonders gezahlt werden müsste. Eine Berücksichtigung der socialen Unterschiede ist also vorhanden in dem Sinne, dass Jedermann die Möglichkeit geboten werden soll, die seinen socialen Bedürfnissen und seiner Zahlungsfähigkeit entsprechenden Bequemlichkeiten in Anspruch zu nehmen. Der Unterschied liegt nur darin, dass ich von Jedermann, ob arm, ob reich, in gleicher Weise den Betrag zur Deckung der Tractionskosten fordere, dem Reichen aber überdies die volle Deckung der von ihm beanspruchten Bequemlichkeit zumuthe, während sich derzeit die Sache allerdings anders, wie ich jedoch glaube, nicht gerechter verhält. Jetzt zahlt nämlich der Arme für den Reichen, zwar kostet ein Sitzplatz erster Classe doppelt so viel als ein solcher dritter Classe, aber es ist selbst auf den Sitzplatz be-

rechnet, das beförderte Bruttogewicht in der ersten Classe mehr als zweimal so hoch, als in der dritten Classe, und es kommt noch dazu, dass das Ausnützungspercent desto schlechter wird, je vornehmer die Wagenclasse, so dass also bei allen Eisenbahnen auf den beförderten Passagier der höheren Classen eine vielfach höhere Bruttolast entfällt, als dem Tarifunterschiede entspricht. Ich habe mich die Mühe nicht verdriessen lassen, die einschlägigen Verhältnisse für eine einzelne Bahn zu berechnen, nebenbei bemerkt, für jene Bahn, bei welcher diese Verhältnisse offenbar die günstigsten sind, da deren Personenverkehr unter allen österreichischen Gesellschaften der grösste und sie also wahrscheinlich noch am ehesten in der Lage ist, auch in den oberen Classen eine halbwegs entsprechende Ausnützung der Sitzplätze zu erzielen. Ich meine die Südbahn. Hier nun kommen auf den Waggon dritter Classe 430,000 Personenkilometer im Jahre, auf den Waggon erster Classe dagegen blos 52,000 Personenkilometer. Von dem Kostenunterschiede der Wagen erster und dritter Classe will ich ganz absehen; es genügt die Constatirung der nackten Thatsache, dass für den Passagier erster Classe die achtfache Bruttolast befördert werden muss, während ihm blos der doppelte Tarif angerechnet wird, er also in Wahrheit verhältnissmässig vierfach billiger fährt als der Reisende dritter Classe. Ich weiss nicht, ob Herrn Central-Inspector Schreiber gerade diese Zahlen bekannt sind, aber dass zahlreiche Bahnen mit den Passagieren dritter Classe ein gutes Geschäft machen, während die erste und zum Theil auch die zweite Wagenclasse fast überall passiv sind, das heisst also mit anderen Worten, dass der Passagier dritter Classe mehr zahlt, als er kostet, der Passagier erster und zweiter Classe aber weniger, das Alles hat er ja ausdrücklich oder stillschweigend zugegeben, dabei aber allerdings bemerkt, „dass dieses fiscalische Interesse der Bahnen gegen die Anforderungen des socialen Lebens selbstverständlich zurücktreten müsse, weil ja die Bahnen, wie er deren Beruf auffasse, im Dienste der menschlichen Gesellschaft zu wirken berufen seien“. Letzteres ist sehr richtig, nur die Anwendung scheint mir falsch, es sei denn, dass man unter der „menschlichen Gesellschaft“ ausschliesslich die oberen Gesellschaftsschichten versteht und es in der Ordnung finden will, dass der ärmere Theil des Volkes aus-

gebeutet werde, damit den oberen Ständen erspart werde. Bequemlichkeiten selber zu bezahlen.

Es fragt sich nun, warum die Eisenbahnen, die in der Lage wären, der menschlichen Gesellschaft das rascheste und zugleich billigste Landtransportmittel zu bieten, sich im Personenverkehr ausschliesslich auf die Geltendmachung des Einen Vorzuges, nämlich der Raschheit beschränken und sich gar nicht versucht fühlen, die bei der Personenbeförderung eingehobenen Gebühren auch nur annähernd mit den Selbstkosten in's Gleichgewicht zu setzen. Herr Central-Inspector Schreiber hat uns in seinen, von tiefer Belesenheit zeugenden Ausführungen eine Erklärung dafür gegeben. Er bestreitet nämlich, dass Tarif-Ermässigungen im Personenverkehr die Frequenz namhaft zu steigern geeignet seien. Insbesondere im Weitverkehre komme es nicht auf die Tarifhöhe, sondern auf die Raschheit der Beförderung an, und es wäre daher unnütze Verschwendung, vom Tarife sonderlich nachzulassen. Ich will sofort zugeben, dass das der Hauptsache nach vollkommen richtig ist. richtig, so lange das gegenwärtige Tarifsystem in Kraft besteht. Ja, ich muss bekennen, dass gerade die Erkenntniss dieser traurigen Thatsache mir den ersten Impuls zu meiner Agitation für das Personen-Porto gegeben hat. Was ich leugne, ist aber, dass es immer so bleiben müsse, dass man es hier mit einer Naturnothwendigkeit und nicht mit einer fehlerhaften menschlichen Einrichtung zu thun habe. Ich behaupte, dass auch die unteren Volksschichten reisen würden, dass gerade sie das lebhafteste Bedürfniss zeitweiliger Ortsveränderung besitzen, und dass es nur die unvernünftigen, ausser jedem Verhältnisse zu den Frachttarifen stehenden Fahrpreise sind, welche sie zur Gebundenheit an die Scholle verdammen. Ist es also möglich, mit dem Fahrpreise auf ein so niedriges Niveau herabzugehen, dass derselbe fernerhin kein Hinderniss der freien Ortsbewegung der Volksmassen sei, dann werden auch sie reisen, dann ist aber eine ausserordentliche Frequenzsteigerung möglich, und dann ist die logische Kette der gegentheiligen Schlussfolgerungen durchbrochen.

Wenn man jedoch über die Frage, ob das wirklich möglich sei, in's Reine kommen will, ist es in erster Reihe nöthig, die Selbstkosten der Eisenbahnen in der Personenbeförderung fest-

zustellen, denn es ist ja klar, dass die Einbeziehung der unteren Volksschichten in den Eisenbahnverkehr nur dann erwartet werden darf, wenn wirklich eine ganz ausserordentliche, allen bisherigen Personentarifen hohnsprechende Tarif-Ermässigung thunlich ist, und ebenso selbstverständlich ist, dass das nur dann zutrifft, wenn die Selbstkosten der Eisenbahnen in der Personenbeförderung sich als so mässig nachweisen lassen, dass selbst beim billigsten Tarif Gewinnüberschüsse zu gewärtigen sind. Denn, dass kein Tarif unter die Selbstkosten gehen kann, ist natürlich, da ja andernfalls mit dem Wachsthum des Verkehrs nur die Verluste der Eisenbahnen wachsen müssten. Ich habe mich nun, wie Sie sich erinnern werden, bemüht, nachzuweisen, dass die Selbstkosten der Eisenbahnen für die Beförderung einer Person im Localverkehr durchschnittlich 3 Kreuzer und im Weitverkehr, nämlich von 30 Kilometern bis zur grössten, innerhalb der Monarchie möglichen Distanz, durchschnittlich 15 Kreuzer nicht übersteigen. Diese Rechnung wurde als falsch bezeichnet. Herr Central-Inspector Schreiber hat mir eine Reihe von Calculationen entgegengehalten, aus denen hervorgehen sollte, dass den Eisenbahnen selbst die ordinärste Massenfracht thatsächlich höhere Selbstkosten verursache, als das Personen-Porto, wie ich es bemessen will, ihnen vergüten würde. Ein Theil dieser Angaben ist durch den noch am selben Tage vom Herrn Ober-Inspector Scala vorgebrachten Hinweis darauf, dass Herr Central-Inspector Schreiber Netto- und Bruttolast verwechselt habe, meines Erachtens erledigt; einen anderen Theil glaube ich aber doch im Detail hier beleuchten zu müssen. Es wurde nämlich behauptet, dass die Nordbahn auf der 268 Kilometer langen Strecke Ostrau-Wien in der Kohlenverfrachtung 8 Kreuzer per Wagenkilometer oder im Ganzen 21 Gulden 44 Kreuzer Regiekosten habe, während ich für den mit 30 Passagieren besetzten Waggon 30mal 0·15 Kreuzer also 4·5 Kreuzer per Kilometer, folglich für die ganze 268 Kilometer lange Strecke blos 12 Gulden 6 Kreuzer Regie berechne. Demnach würde eine um 9 Gulden 38 Kreuzer geringere Regie für den Transport eines Personenwagens als für den eines Kohlenwagens resultiren — eine Zusammenstellung, die hier mit Recht einige Sensation hervorgerufen hat. Ich will mir aber erlauben, diese Rechnung an der Hand der Nordbahnausweise zu corri-

giren. Die Nordbahn hatte im Jahre 1883 9·6 Millionen Gulden Regiekosten und eine Transportleistung von 465·9 Millionen Achskilometern. Wenn ich 9·6 Millionen Gulden durch 465·9 Millionen dividire, so erhalte ich für den Achskilometer 2·07 Kreuzer und da die Kohlenwagen bekanntlich zwei Achsen haben, nicht 8, sondern 4·14 Kreuzer per Kilometer für den Wagen. Dabei ist zu bemerken, dass unter den 465 Millionen Achskilometern, welche die Nordbahn ausweist, der gesammte Personenverkehr — der Eilzugs- und Courierzugsverkehr inbegriffen — mit enthalten ist, und dass daher jedenfalls angenommen werden muss, die Regiekosten für den gewöhnlichen Massenfrachtwagen dürften sich noch wesentlich unter den hier berechneten Betrag stellen. Aber sehen wir vorläufig ganz davon ab, bleiben wir bei den 4·14 Kreuzern, so finden wir per Kohlenwagen für 268 Kilometer nicht 21 Gulden 44 Kreuzer, sondern 11 Gulden 7 Kreuzer Regie Nach meinen Rechnungen würde auf derselben Strecke der Personenwagen 12 Gulden 6 Kreuzer (diese Ziffer hat Herr Central-Inspector Schreiber mir richtig nachgerechnet) kosten, also nicht weniger, sondern mehr, als die Nordbahn für den Durchschnittswagen ihres ganzen Verkehrs berechnet. Herr Central-Inspector Schreiber hat sich aber damit nicht begnügt, mir nachzuweisen, dass meine Personenwagen angeblich billiger laufen sollen, als die Kohlenwagen der Nordbahn; er hat auch weiter ausgerechnet, dass die nach meinem Tarif zu erwartenden Einnahmen noch hinter diesem von mir zu niedrig angesetzten Selbstkostenbetrag zurückbleiben. Denn, so argumentirt er: Hertzka nimmt an, dass der Personenwagen durchschnittlich von 30 Personen besetzt sein soll; die Person lässt er 25 Kreuzer zahlen, erhält also im Ganzen 7 Gulden 50 Kreuzer. das ist um 4 Gulden 56 Kreuzer weniger, als er selber als Selbstkosten berechnet hat, mit anderen Worten, er lässt die Person noch um 15 Kreuzer weniger zahlen, als selbst der von ihm so sehr unterschätzte Selbstkostenbetrag erfordern würde. Das wäre nun richtig, unter der Annahme, dass die Nordbahn auf ihrer Strecke Wien-Ostrau blos solche Passagiere zu befördern hat, die von einem Endpunkte der Bahn zum anderen fahren. Wenn das aber so ist, dann wundert mich, dass Herr Central-Inspector Schreiber nicht zu einem noch weit drastischeren Beispiel gegriffen hat.

Warum berechnet er beispielsweise nicht die Selbstkosten für einen Personenwagen auf der 1680 Kilometer langen Strecke Suczawa-Triest? Er hätte hiefür nach seiner, von mir als falsch dargelegten Rechenmethode 134·4 Gulden und folglich ein Deficit von 4 Gulden für die Person gefunden. Das wäre jedenfalls noch packender gewesen, allerdings aber wäre auch klarer zu Tage getreten, wo der Irrthum der Rechnung steckt. Ich habe ja ausdrücklich zugegeben, dass die Eisenbahnen bei jenen Passagieren, die auf sehr grosse Distanzen reisen, nicht auf die Selbstkosten kommen, jedoch hinzugefügt, dass sie sich dafür an den Reisenden, die kleine Distanzen zurücklegen, schadlos halten werden, und die Grundlage meiner Tarifrechnung bildet der von mir mit 100 Kilometern im Maximum angenommene Durchschnitt, welchen voraussichtlich die dem Einheitstarife unterworfenen Eisenbahnreisenden durchmessen werden.

Ist diese Voraussetzung richtig, ist also zu erwarten, dass beispielsweise die Nordbahn sehr wenige Passagiere haben wird, die von Wien bis Ostrau, dagegen sehr viele, die von Wien nach Lundenburg, von hier nach Prerau und Weisskirchen und von dort nach Ostrau fahren werden, so würde abermals unter der Voraussetzung, dass der Personenwaggon mit durchschnittlich 30 Personen besetzt ist — auf die ganze 268 Kilometer umfassende Strecke eine Frequenz von 80 Personen per Waggon zu rechnen sein, die Einnahme würde also nicht 7 Gulden 50 Kreuzer, sondern 20 Gulden 10 Kreuzer betragen, und es würde kein Ausfall von 4 Gulden 56 Kreuzern, sondern ein Ueberschuss von 8 Gulden das Resultat dieser Fahrt sein. Hätte aber Herr Central-Inspector Schreiber, wie er von Rechtswegen eigentlich hätte thun sollen, vollends nach der von ihm mit 49 Kilometern bezifferten Durchschnitts-Distanz gerechnet, so wäre der eine Rechenfehler durch den anderen so ziemlich compensirt gewesen, das heisst er hätte trotz der irrthümlich zu hoch berechneten Regiekosten doch einen Einnahmen-Ueberschuss finden müssen. Das Merkwürdigste aber ist, dass Herr Central-Inspector Schreiber eine zweite Calculation anstellt, um nachzuweisen, wie hoch der Verkehr steigen müsste, um den Eisenbahnen jenen Nettogewinn von circa 25 Millionen Gulden aus dem Personentransport zu ergeben, den dieselben heute aus diesem Verkehrszweige ziehen, und bei einer gewissen

Verkehrsziffer diesen Gewinn in der That vorgefunden hat. Auf die Differenz seiner und meiner Rechnung in diesem Punkte habe ich um so weniger Anlass, näher einzugehen, als Herr Central-Inspector Schreiber, um die 25 Millionen Gewinn zu erzielen, sich sogar mit 231 Millionen Eisenbahnreisenden begnügt, während ich 250 Millionen für nothwendig hielt, sein Resultat also für das Personen-Porto noch günstiger ist wie das meine. Was ich jedoch schlechterdings nicht begreife, ist, wieso unmittelbar an eine Rechnung, deren Ergebniss war, dass die Eisenbahn an jedem beförderten Passagier verlieren müsse, der Nachweis sich schliessen kann, dass eine 231.000,000fache Häufung dieser Verluste einen Gewinn von 25.000,000 Gulden ergeben würde?

Herr Central-Inspector Schreiber macht aber das Zugeständniss, dass bei einer Steigerung des Verkehres auf 231 Millionen Reisende die österreichischen Eisenbahnen bereits vor Einnahme-Ausfällen bewahrt wären, blos aus dem Grunde, weil er überzeugt ist, dass eine solche Steigerung ganz absurd sei. Zum Beweise dessen citirt er — kaum glaublich, aber dennoch wahr — die Entwicklung des englischen Postwesens unter dem Einflusse des Penny-Porto. Ist vielleicht der englische Briefpostverkehr trotz der Porto-Ermässigung stationär geblieben? Bewahre, er hat in fabelhaften Dimensionen zugenommen — aber — so argumentirt mein geehrter Herr Gegner — die ursprüngliche Höhe der Netto-Einnahme wurde erst nach 20 Jahren erreicht, folglich — man höre und staune — folglich ist auf eine Verfünffachung der Personenfrequenz trotz Personen-Porto nicht zu rechnen. Ja, wollte er denn die Rentabilität des Personen-Porto aus dem Postporto berechnen? Eine logische Verbindung lässt sich zwischen der Zunahme der Frequenz hier und dort herstellen; das Post-Erträgniss aber könnte noch so sehr gestiegen sein, desswegen wäre es immer noch möglich, dass trotz aller Zunahme der Frequenz das Personen-Porto mit Verlusten für die Eisenbahnen verbunden sein müsste. Umgekehrt könnte ganz gut das Penny-Porto mit dauernden Deficiten des Postgefälles verbunden sein, und das Personen-Porto trotzdem, wenn nur die Zunahme des Verkehres eintrifft, eine überaus gewinnreiche Maassregel werden, denn Gewinn und Verlust hängt hier und dort von dem Verhält-

nisse der Regieauslagen zu den Einnahmen ab, und diesbezüglich ist eine directe Schlussfolgerung vom Postporto auf das Personen-Porto denn doch eine etwas gewagte Sache. Herr Central-Inspector Schreiber hat es übrigens gar nicht versucht, das Verhältniss der Regiekosten hier und dort in Parallele zu stellen; er begnügt sich mit der wunderbaren Schlussfolgerung: Das Penny-Porto ist anfangs unrentabel gewesen, folglich wird das Personen-Porto die erwartete Frequenz-Zunahme nicht bringen.

Herr Central-Inspector Schreiber hält mir ferner entgegen, dass auf je 1000 Einwohner in England 35,000, in Oesterreich dagegen blos 10,900 Briefe entfallen, während doch das Postporto in beiden Ländern fast gleich sei. Wer das hört oder liest, der muss offenbar glauben, dass ich für unsere Monarchie die englischen Personentarife anstrebe und mir davon ein Verhältniss der beiderseitigen Personenfrequenz verspreche, welches wesentlich günstiger sein soll, als das Verhältniss des beiderseitigen Postverkehrs. — Wie verhält sich aber die Sache in Wahrheit? Da seinen Daten zufolge in England auf den Kopf der Bevölkerung 15 Eisenbahnreisen, in Oesterreich-Ungarn aber blos 1·1 im Jahre kommen, so würde die von mir erwartete Verfünffachung unserer heimischen Frequenz diese erst auf den dritten Theil der englischen heben, das ist annähernd auf das gegenwärtige thatsächliche Verhältniss der beiderseitigen Postfrequenz, und Herr Central-Inspector Schreiber argumentirt also, wie folgt: Weil der österreichische Briefpostverkehr bei gleichen Preisen nicht einmal den dritten Theil des englischen beträgt, ist es unmöglich, dass der österreichische Personenverkehr bis zu einem Drittel des englischen steigen könne, auch wenn der österreichische Eisenbahntarif 10- und 20fach niedriger fixirt würde, als der englische.

Ich will übrigens nicht in das entgegengesetzte Extrem verfallen und, wie dies so naheliegend wäre, aus den vorgelegten Ziffern des Briefpostverkehrs directe Beweise für die Durchführbarkeit und Rentabilität des Personen-Porto ziehen. Wollte man überhaupt directe Schlussfolgerungen aus den von meinem geehrten Herrn Gegner vorgelegten Zahlen ziehen, so gäbe es hiefür logischerweise nur zwei Gleichungen. Entweder

man schliesst kurzweg aus der durch das Penny-Porto überhaupt bewirkten Verkehrssteigerung auf die vom Personen-Porto zu erwartende, dann lautet die Gleichung 1:20 = 50.000,000:x, das heisst, dann wäre eine Personenfrequenz von einer Milliarde jährlich für unsere Monarchie zu gewärtigen. Oder man combinirt das Verhältniss des englischen Briefverkehrs vor Einführung des Penny-Porto zum derzeitigen österreichischen mit dem des derzeitigen englischen Personenverkehrs zu dem nach Einführung des Personen-Porto in Oesterreich zu gewärtigenden, dann erhält man vollends die Gleichung 3:10 = 600.000,000:x oder zwei Milliarden. Doch lege ich, wie gesagt, auf derlei Combinationen geringen Werth. Nur Eines beweisen, meiner Auffassung nach, diese Zahlen unwiderleglich, nämlich, dass eine durchschlagende Ermässigung des Portosatzes den Verkehr in ungeahntem Maasse heben kann. Ich möchte noch hinzufügen, dass dieser Aufschwung im Personenverkehr aus zahlreichen Gründen wahrscheinlich noch intensiver und rascher eintreten wird, als im Postverkehre. Als gewichtigster dieser Gründe dürfte wohl der Umstand hinzustellen sein, dass nicht Jedermann schon aus dem Grunde, weil der Tarif herabgesetzt wird, Briefe schreiben kann; gerade in England ist die Zahl der Analphabeten ziemlich gross, und wenn auch unstreitig das Penny-Porto dazu beigetragen hat, die Kenntniss des Schreibens zu popularisiren, so gibt es noch immer im Vereinigten Königreiche Millionen Menschen, die entweder gar nicht oder doch nur so schwerfällig die Feder zu führen vermögen, dass eine Correspondenz in unserem Sinne des Wortes für sie schlechterdings zu den Unmöglichkeiten gehört; das Eisenbahnfahren braucht aber nicht erlernt zu werden, und wenn hier mit radicalen Tarif-Ermässigungen vorgegangen wird, so ist zu erwarten, dass dieselben mit geradezu elementarer Gewalt wirken würden.

Nicht so leicht wie überall dort, wo meine geehrten Herren Gegner Zahlen wider mich in's Feld geführt haben, fällt der Gegenbeweis dort, wo es sich lediglich um Ansichten und Auffassungen handelt. So kann ich es zum Beispiel wirklich nicht übernehmen, den mathematischen Beweis gegen die Behauptung zu erbringen, dass die Herabsetzung der Personentarife ein überflüssiges Anbot von Arbeitskräften herbeiführen werde. Ich

hatte mich bemüht, nachzuweisen, dass die Beweglichkeit der arbeitenden Classen nach zwei Seiten hin von den segensreichsten Folgen begleitet sein werde; auf der einen Seite dadurch, dass mit Hungerlöhnen kämpfenden Arbeitern eine menschenwürdige Existenz ermöglicht wird; auf der anderen Seite dadurch, dass eben diese Verwendung der Arbeitskräfte auf einem Markte, der besser zu zahlen in der Lage ist, mit einer Steigerung der Production gleichbedeutend wäre. Ich erinnerte daran, dass die schlechten Löhne, die beispielsweise im Riesengebirge gezahlt werden, nicht blos in Ausbeutungsgelüsten der dortigen Fabrikanten, sondern auch darin ihren Grund haben, dass dort eben nach Lage der Verhältnisse, nach der Natur der klimatischen und localen Productions-Bedingungen menschliche Arbeit nur in geringem Grade productiv sei. Und wenn umgekehrt im ungarischen Tieflande zeitweilig Arbeitskräfte für zwei und drei Gulden Taglohn gesucht werden, so hat das nicht zu bedeuten, dass dort die Unternehmer oder die Kapitalisten so menschenfreundlich sind, irgend einem Arbeiter mehr zu zahlen, als das Tagesproduct seiner Leistungen werth ist, sondern es muss ganz offenbar angenommen werden, dass nach der dortigen Lage der Verhältnisse ein Arbeiter noch wesentlich mehr als zwei bis drei Gulden täglich erzeugen könne. Wenn nun selbst berücksichtigt wird, dass vermöge des dringenden Angebots von Arbeitskraft der Taglohn im Riesengebirge auf einen sehr mässigen Bruchtheil vom Werthe des Arbeitsproductes gesunken sein mag, während der Mangel an Arbeitskräften in den reichen Niederungen bewirken kann, dass dortigen Unternehmern über den Arbeitslohn hinaus nur ein mässigerer Gewinnantheil übrig bleibt, so sind die in unserer Monarchie vorkommenden örtlichen Differenzen des Arbeitslohnes doch so gross, dass die fleissigen Hände nach Hunderttausenden gezählt werden müssen, die doppelt so viel produciren könnten, wenn es ihnen möglich wäre, an den lohnendsten, das heisst geeignetsten Productionsort zu gelangen. Betrachten wir beispielsweise einen landwirthschaftlichen Arbeiter in einer mageren Gebirgsgegend. Der Mann bebaut mit unermüdlichem Fleisse seinen kümmerlichen Haferboden; wenn die Ernte gut ist, erzeugt er, hoch gerechnet, 50 Meter-Centner Hafer im Werthe von 200 Gulden. Davon soll die Hälfte auf Grundrente und

Unternehmergewinn, die Hälfte auf Arbeitslohn entfallen. Wenn dieser selbe Mann für die Saat-, Ernte- und Druschzeit in die Hanna versetzt würde, könnte er mit Leichtigkeit 50 Meter-Centner Weizen im Werthe von 400 Gulden produciren, und wenn davon wieder die Hälfte auf Arbeitslohn entfiele, hätte sich dieser genau verdoppelt. Ich meine nun, dass es nicht blos für den Arbeiter und für den Arbeitsherrn, sondern für die Gesammtwirthschaft des Reiches von Vortheil wäre, eine derartige Freizügigkeit der Arbeitskräfte zu befördern, und zwar behaupte ich, dass die Gesammtheit den grössten Nutzen dabei haben müsste, denn derselbe muss gleich sein der Steigerung des Unternehmergewinnes und des Arbeitslohnes zusammengenommen. Im vorliegenden Beispiele sind Unternehmergewinn und Arbeitslohn um je 100 Gulden gestiegen; die Gesammtheit aber hat den Nutzen, dass statt 50 Meter-Centner Hafer 50 Meter-Centner Weizen producirt würden, was einem Mehrwerthe von 200 Gulden entspricht. Man wird begreifen, dass, wenn in ähnlicher Weise Hunderttausende von Händen zur Production höherer Werthe herangezogen werden können, dies von der ungeheuersten Tragweite für die Wirthschaft eines ganzen Volkes werden kann und muss.

Auch der volkswirthschaftliche Nutzen aus dem Frachtverkehr der Eisenbahnen entsteht ja in ganz ähnlicher Weise; sie ermöglichen es der Menschheit, jede Waare dorthin zu transportiren, wo ihr Gebrauchswerth der höchste ist, und die ganze Mission des Welthandels besteht in nichts Anderem, als eben in der Beförderung eines Gutes vom Ort geringeren Tausch- und Gebrauchswerthes an einen Ort höheren Gebrauchs- und Tauschwerthes. Warum sollte nun das, was mit Bezug auf jedes andere wirthschaftliche Gut von Vortheil ist, bezüglich des Nutz- und Tauschgutes, menschliche Muskelkraft genannt, gleichgiltig oder gar schädlich sein? Begreift Herr Central-Inspector Schreiber denn nicht, dass sein Einwurf, die Herabsetzung der Tarife werde ein überflüssiges Anbot hervorrufen, genau mit demselben Rechte auch für jede Herabsetzung der Frachttarife gelten müsste, wenn er überhaupt irgend welche Geltung hätte? Er hat zwar auch darauf hingewiesen, dass der Verkäufer der Waare „Arbeit“ nicht an einem anderen Orte sein könne als seine Waare selber; ich bin mir aber nicht bewusst, die Verfrachtung

menschlicher, von der Person des Arbeitenden losgelöster Arbeitskraft verlangt zu haben, sondern ich fordere das Personen-Porto gerade desshalb, damit der Arbeiter zugleich mit seiner Waare frei beweglich, von der Gebundenheit an die Scholle erlöst werde.

Die angebliche Eigenschaft des Personen-Porto, ein überflüssiges Anbot von Arbeitskraft herbeizuziehen, soll nun nach Herrn Central-Inspector Schreiber dazu führen, die Erwerbslosigkeit der verfügbaren Arbeitskräfte zu vermehren; die grossen Städte mit ihrer Attractionskraft für das ländliche Arbeiter-Proletariat würden dann erst recht alle mit geringem Taglohn Unzufriedenen heranziehen, um sie bei der ersten Absatzstockung sofort hilflos auf die Strasse zu setzen; ja, was das Merkwürdigste ist, der Wohlfeilheit des Reisens wird offenbar sogar die Wirkung zugeschrieben, die an die Genussmittel der Grossstadt gewöhnten brodlos Gewordenen zum Bleiben zu veranlassen, ihnen das Bestreben, anderswo Erwerb zu suchen, abzugewöhnen. — Den Grossindustriellen soll mein Project es angeblich erleichtern, mit strikenden Arbeitern fertig zu werden, und die Möglichkeit, sich jederzeit billige Arbeitskräfte zu verschaffen, soll die Concurrenz des Grosskapitales dem Gewerbe des Mittelstandes, dessen ich mich, wie mein Herr Gegner mir vorhält, sonst so warm annehme, doppelt verderblich machen. Schliesslich culminirt die drastische Schilderung der üblen wirthschaftlichen und socialen Folgen des Personen-Porto in der Thesis, dass, je billiger das Reisen werde, desto theurer die ohnehin kaum erschwingliche Wohnungsmiethe in den Grossstädten, desto grösser die Demoralisation, die dann auch noch auf das flache Land hinausgetragen wird. Soll ich es nun wirklich unternehmen, die Unstichhaltigkeit all' dieser Besorgnisse im Detail nachzuweisen? Ist es nothwendig, ausdrücklich zu betonen, dass mit der Möglichkeit der freien Bewegung grosser Arbeitermassen auch Einrichtungen entstehen werden, die Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkte für den Arbeitgeber und Arbeitnehmer in Evidenz halten? Muss wirklich erst bewiesen werden, dass all' die mir vorgehaltenen Schrecken der Proletarisirung der grossen Städte mit viel mehr Recht von dem thatsächlichen Zustande gelten, wo der Arbeiter, dem Impulse der unerträglichen Noth folgend,

in's Ungewisse hinein neue Erwerbsquellen aufsucht, der Grossstadt zuströmt und derselben dann als brodloser Proletarier zur Last fällt, weil ihm die Mittel fehlen, ihr den Rücken zu kehren, und weil ihm ebenso die Kenntniss etwaiger anderweitiger Arbeitsgelegenheiten abgeht — während sich all' das bessern wird, wenn die Orte der jeweilig besten Arbeitsgelegenheit bekannt sind, und wenn selbst der Aermste in der Lage sein wird, diese Orte aufzusuchen? Sollte unbekannt sein, dass das Gewerbe des Mittelstandes gerade dadurch der erdrückenden Wucht des Grosskapitals erliegt, weil diesem durch die jammervolle Unbeweglichkeit der Arbeitskräfte die Möglichkeit geboten ist, mit dem letzten, dem Hunger und Elend erpressten Marke verthierter Arbeitermassen den Wettbewerb noch halbwegs in menschlichen Zuständen lebender Arbeiterschaften aus dem Felde zu schlagen? Ist es schliesslich, entgegen der befürchteten Steigerung der Wohnungspreise, wirklich vonnöthen, auf die Thatsache hinzuweisen, dass die Entwicklung des Communicationswesens in der Nähe der grossen Städte überall ermässigend auf die Miethzinse gewirkt habe, und dass beispielsweise London, gerade weil es für sich allein fünfmal so viel Eisenbahnfahrten hat, als ganz Oesterreich zusammengenommen, trotz seiner riesigen Ausdehnung weitaus billigere Miethpreise geniesst, als wir in Wien uns ihrer rühmen können? Nein, meine Herren, Herr Central-Inspector Schreiber selber hat mich dieser Nothwendigkeiten enthoben, denn wenige Minuten, nachdem er alle diese schwerwiegenden Anklagen formulirt hatte, erklärt er — allerdings zu meiner Ueberraschung — dass er die thunliche Beförderung des Personenverkehrs nicht allein als eine wesentliche Unterstützung des Güterverkehrs, sondern insbesondere als ein Hauptbeförderungsmittel der Cultur anerkenne; gingen doch Handel, Verkehr und Cultur stets Hand in Hand. Das sind goldene Worte, die ein Eisenbahnfachmann niemals vergessen sollte, und ich überlasse es füglich jenem Herrn Central-Inspector Schreiber, der diese verkehrsfreundlichen Worte gesprochen, den wenige Minuten früher gehörten Verkehrsgegner eines Besseren zu belehren.

Ich erlaube mir nun zum nächsten meiner geehrten Herren Gegner, zu Herrn Ober-Inspector Scala, überzugehen. Derselbe hält es für eine Benachtheiligung der Nahefahrenden

zu Gunsten Derjenigen, die weite Distanzen zurücklegen, wenn ein Einheitssatz gefordert wird, und ganz der nämliche Grund ist es auch, der diesem Fachmanne Veranlassung gibt, sich selbst gegen den von Herrn Central-Inspector Schreiber und auch von anderer Seite vorgeschlagenen Differential-Tarif im Personenverkehr zu wenden. Auffallend ist aber jedenfalls, dass gerade Herr Ober-Inspector v. Scala sich für die Annahme des Einheitssatzes im Localverkehr rückhaltslos ausgesprochen hat. Von einer principiellen Hochhaltung des obigen Gedankens kann also bei ihm keine Rede sein, denn wer es für gerecht hält, dass man 1 Kilometer und 30 Kilometer zum selben Satze fährt, der kann vielleicht aus praktischen, nimmermehr aber aus Gründen principieller Gerechtigkeit gegen die Gleichstellung von 31 und 1000 Kilometern etwas haben. Ich bin übrigens keineswegs so eigensinnig, mich gegen jede wie immer geartete Untertheilung des Portosatzes von vornherein zu erklären; nur glaube ich allerdings, dass jene elementare Vereinfachung, die mit der Einheitstaxe verbunden ist, sich mit keinem Zonentarife erreichen lassen wird, und dass dann auch die Möglichkeit entfällt oder doch erschwert wird, die Personenfracht als Massenfracht zu behandeln, das heisst, sehr billig zu fahren. Es will mir aber scheinen, dass die Gerechtigkeit, die Herr Ober-Inspector v. Scala und die anderen principiellen Gegner der Einheitstaxe für die Nahefahrenden anrufen, für diese eine sehr missliche Sache ist, denn sie verurtheilt diese dazu, selber hohe Preise zu bezahlen, nur damit die Weiterfahrenden nicht verhältnissmässig noch wohlfeiler fortkommen. Und ich glaube ferner, dass der Grundsatz strenger Verhältnissmässigkeit von Leistung und Gegenleistung gerade von den Eisenbahnen gar nicht so hoch gehalten zu werden braucht. Die Eisenbahnen haben nämlich eine Doppelnatur: sie sind Erwerbs-Anstalten, zugleich aber auch öffentliche Institutionen, ausgerüstet mit gar manchem Hoheitsrechte der Allgemeinheit. Eine grosse Anzahl von Eisenbahnen wurde und wird noch direct von den Steuerträgern, also von der gesammten Bevölkerung erhalten, und auch die nicht direct subventionirten ziehen Vortheil aus den Zufuhren, die ihnen die subventionirten Eisenbahnen wie nicht minder die auf öffentliche Kosten erhaltenen Heerstrassen bringen. Ausserdem geniessen alle Eisenbahnen das Expro-

priationsrecht, kurz es darf mit Fug behauptet werden, dass jeder Staatsbürger von Haus aus ein gewisses Recht an die öffentlichen Dienste der Schienenwege geltend machen kann. Wenn nun Peter und Paul eine Eisenbahn benützen, so untersucht Niemand, ob nicht etwa der Erstere vermöge seiner grösseren Steuerleistungen zu den Millionen, welche diese Bahn vielleicht alljährlich aus den Steuergeldern beansprucht, einen grösseren Beitrag leistet, als der Letztere, um ihm darnach den Tarif billiger zu stellen. Es kann also auch kein gar so grosses Unrecht sein, wenn hinkünftig nicht peinlich nachgerechnet wird, ob die Eisenbahn dem Peter oder dem Paul einen grösseren Tractionsdienst leistet.

Herr Ober-Inspector v. Scala bemängelte auch meine Selbstkostenrechnung; er behauptet, dass nur sehr günstig situirte Bahnen 0·5 bis 0·6 Kreuzer Selbstkosten per Bruttotonnen-Kilometer haben, während die Selbstkosten bei den meisten anderen 0·7 und 0·8 Kreuzer betragen. Ich erlaube mir nun darauf zu erwidern, dass erstlich diese Behauptung mit den officiellen Ziffern unserer Statistik nicht ganz harmonirt, denn thatsächlich betrugen im Durchschnitt des gesammten Eisenbahnverkehrs der Monarchie die Selbstkosten 0·56 Kreuzer per Bruttotonnen-Kilometer; so bezeugen es zum mindesten die Ziffern des vom Handelsministerium für das Jahr 1883 veröffentlichten General-Ausweises. Sodann möchte ich aber darauf verweisen, dass meines Wissens bisher in Oesterreich blos sehr wenige Bahnen mit wirklichem Massenverkehr existiren, während die meisten sich mit Verkehrsziffern begnügen müssen, die von dem, was man in West-Europa Massenfrequenz nennt, ziemlich weit entfernt sind. Da ich nun von der, wie mir scheinen will, unter allen Umständen gerechtfertigten Annahme ausgehe, dass das Personen-Porto, wie ich es vorgeschlagen, wenn es überhaupt durchführbar ist, eine ganz ausserordentliche Steigerung der Frequenz im Personen- wie im Frachtgeschäfte hervorrufen muss, so habe ich zur Grundlage meiner Selbstkostenrechnungen naturgemäss jenen Satz genommen, der für alle wirklich verkehrsreichen Bahnen, wie zum Beispiel für die Hauptbahnen Deutschlands *quasi* als Norm gilt. Niemand wird behaupten, dass unsere Nordbahn zu den knauserig verwalteten Eisenbahnen gehöre, und ebenso ist es bekannt, dass diese Eisen-

bahn sich nicht gerade bestrebt hat, durch Tarifschleuderei ihren Verkehr in's Ungemessene zu steigern und dadurch die tonnenkilometrischen Selbstkostensätze herabzudrücken; nichtsdestoweniger hatte sie im Jahre 1883 bei einer Gesammtbewegung von 2,398.000,000 Tonnenkilometern blos 9·6 Millionen Gulden Betriebskosten, das ist 0·39 Kreuzer per Tonnenkilometer. Ich will nun hier nochmals darauf hinweisen, dass dabei der gesammte Personenverkehr mit seinen unterschiedlichen kostspieligen Wagenclassen, ja der Eilzugsverkehr mit inbegriffen ist, und dass also ohneweiters angenommen werden muss, dass bei den eigentlichen Massenfrachten die Betriebskosten per Tonnenkilometer höchstens 0·3 Kreuzer betragen. Zudem möchte ich Ihre Aufmerksamkeit auf Folgendes lenken: Mit Bezug auf die Frage, um deren Klarstellung es sich hier handelt, kann man die gesammten Betriebskosten einer Eisenbahn in drei Theile sondern, nämlich in solche Kosten, deren Umfang mit der Zunahme des Verkehrs überhaupt gar nicht oder doch nur höchst unwesentlich steigt; in solche, die zwar mit der Zunahme des Verkehrs anschwellen, jedoch lange nicht im Verhältnisse der Verkehrssteigerung, und drittens in solche Kosten, welche genau oder doch annähernd genau mit der Verkehrszunahme wachsen. Unter Berücksichtigung all' dieser Umstände kann füglich angenommen werden, dass beispielsweise die Nordbahn, welche derzeit rund $2^1/_2$ Milliarden Tonnenkilometer für rund 10 Millionen Gulden befördert, 5 Milliarden Tonnenkilometer für 15 Millionen Gulden befördern könnte; dann würden aber die neu hinzugekommenen $2^1/_2$ Milliarden, für sich allein betrachtet, blos 5 Millionen Gulden oder 0·2 Kreuzer per Tonnenkilometer kosten, und Alles, was aus diesen neuen Frachten über die 0·2 Kreuzer herausgeschlagen werden kann, dürfte mit Fug und Recht als Beitrag zur Verzinsung des Anlagekapitals oder als Gewinn der Eisenbahn betrachtet werden.

Herr Ober-Inspector v. Scala macht mir ferner den Vorwurf, dass ich behauptete, ein Personenzug von 300 Bruttotonnen brauche keine grösseren Kosten zu verursachen, als ein Lastzug vom gleichen Gewichte, und er hält mir entgegen, dass Personenzüge von solcher Ausdehnung nur höchst ausnahmsweise, unter besonders günstigen Betriebs-Bedingungen möglich sein würden. Das weiss ich sehr wohl, aber meine

Meinung ist, dass leichtere Personenzüge eben auch weniger kosten werden. Ich wollte nichts Anderes sagen und glaube diese meine Meinung auch mit genügender Klarheit ausgesprochen zu haben, als dass die Beförderungskosten eines Tonnenkilometers in einem Personenzuge, wie ich ihn mir denke, nicht höher zu sein brauchen, als in einem Güterzuge. Die Locomotive des Personenzuges wird allerdings geringere Lasten befördern, als die des Lastzuges; dafür befördert sie diese Last aber auch rascher, und der Unterschied im Kohlenconsum, er mag relativ noch so namhaft sein, kann wegen des geringen Percentsatzes, mit welchem der Kohlenaufwand an den Gesammtkosten participirt, unmöglich entscheidend in die Wagschale fallen. Und dass alle kostspieligen Einrichtungen der Eisenbahn die Personenzüge belasten, ist auch nicht richtig, wie sich leicht nachweisen lässt. Hier will ich nun kurz bemerken, dass mir scheint, Herr Ober-Inspector v. Scala verwechsle den Personenverkehr und insbesondere den Personenverkehr langer Fahrt mit dem Eilzugsverkehr, der allerdings mit unverhältnissmässigen Kosten verbunden ist, den ich aber gerade aus diesem Grunde von Denjenigen, die ihn in Anspruch nehmen, auch besonders bezahlt wissen will, da ich es für ebenso ungerecht halte, dass die Passagiere der Bummelzüge mit den Ueberschüssen, die sie den Bahnen liefern, den Ausfall der Eilfahrer decken, als ich es für ungerecht halte, dass die Passagiere der dritten Classe mit ihren Zuschüssen die oberen Classen subventioniren.

Dagegen ist das, was Herr Ober-Inspector v. Scala gegen den Ausnützungs-Coëfficienten von 75 Percent vorbrachte, ganz richtig. Ich sehe ein, dass 75 Percent selbst bei der grössten Massenfrequenz eine sehr hoch gegriffene Ausnützungsquote sind; aber so arg, wie uns dies hier am Beispiele des Wochentags- und Pfingstsonntags-Verkehrs der Westbahn dargestellt wurde, ist die Sache denn doch nicht. Mein geehrter Herr Gegner erzählte uns, dass an einem normalen Wochentage auf der Strecke Wien-Rekawinkel 10,200 Personen verkehrten, von denen 20 Percent der Sitzplätze occupirt wurden, während am Pfingstsonntag 64,000 Personen, also mehr als die sechsfache Passagierzahl, es blos auf eine 25percentige Ausnützung der Sitzplätze brachten. Ich bezweifle keinen Augenblick, dass es unter den

speciellen Verhältnissen der Westbahn so ist und vielleicht auch so bleiben wird, ja ich habe sogar die Vermuthung, eine Vergleichung der Wochentags- und Feiertagsverkehre dürfte auch bei anderen Bahnen und Strecken nicht wesentlich günstigere Resultate ergeben. Aber ich möchte meinen geehrten Herrn Widerpart fragen, ob es ihm denn nicht beigefallen ist, wie gerade das merkwürdige, von ihm gefundene Zahlenverhältniss dafür spricht, dass zwischen Wochentags- und Feiertagsverkehr ein Vergleich ganz und gar unzulässig sei. Der Feiertagsverkehr ist nämlich ein ausnahmsweise einseitiger; es mag ja sein, dass auch an Wochentagen des Morgens mehr Personen in der Richtung zur Stadt, des Abends mehr in jener von der Stadt fahren, aber ganz offenbar ist hier die Einseitigkeit nicht so grell, wie an Feiertagen, wo den ganzen Tag hindurch die zur Stadt rollenden Züge beinahe leer sind, während wieder des Abends die von der Stadt abgehenden Züge der Passagiere ermangeln. Warum hat Herr Ober-Inspector v. Scala nicht lieber die Frequenz-Ziffern der einzelnen Wochentage verglichen? Er hätte dann ganz selbstverständlich gefunden, dass thatsächlich die Ausnützung der Plätze im Verhältnisse der zunehmenden Frequenz steigt.

Mein Herr Gegner hätte sich auch sagen müssen, dass die Einführung des Personen-Porto nothwendigerweise den Erfolg haben wird, der bisher beobachteten Einseitigkeit in der Richtung gerade der ausschlaggebenden Personenverkehre entgegenzuwirken. Bisher hängt die Richtung der Passagierbewegung fast ausschliesslich von den Eigenheiten und Verkehrsbedürfnissen des städtischen Publicums ab; ein entgegenfluthender, die Einseitigkeit des städtischen Stromes aufhebender Strom ländlicher Reisender existirt so gut als gar nicht, aus dem sehr einfachen Grunde, weil die hohen Tarife für die ungeheure Majorität der ländlichen Bevölkerung eine unüberschreitbare Barrière bilden. Sind aber diese hohen Tarife einmal beseitigt, dann wird es den Eisenbahnen im Personentransport ebensowenig an Rückfracht fehlen, wie im Frachttransport. An Feiertagen beispielsweise werden die des Morgens mit Stadtleuten gefüllt in's Flachland hinausdampfenden Züge mit Landleuten besetzt zurückkehren, die sich für 10 oder 25 Kreuzer das Vergnügen gönnen werden, der Stadt einen Besuch abzustatten;

und dieselben Züge, welche die Städter Abends wieder hereinbringen müssen, werden auch durch die in entgegengesetzter Richtung heimkehrenden Landleute gefüllt sein. Doch ich gebe trotz alledem zu, dass ein Percentsatz der Ausnützung von 75 Percent sich durchschnittlich kaum dürfte erreichen lassen; hätte jedoch Herr Ober-Inspector v. Scala unbefangen das Für und Wider geprüft, so hätte es ihm kaum entgehen können, dass jene 75 Percent, von denen ich allerdings wiederholt sprach, in Wahrheit gar nicht erforderlich sind, um die von mir herausgerechneten Rentabilitätsziffern zu finden. Man darf nicht übersehen, dass nach meinem Tarifschema jeder von der Eisenbahn beförderte Reisende ein Portobillet lösen muss, während nur Diejenigen, welche die einheitliche Wagenclasse auch factisch benützen, einen Platz von der Bahn beanspruchen, das wohlhabendere Publicum dagegen der Eisenbahn den bezahlten Platz zur Verfügung lässt und gegen Extrabezahlung einen Luxuswagen benützt. Wie hoch Sie nach Einführung des Personen-Porto die Frequenz in diesen extra zu bezahlenden Luxuswagen taxiren wollen, weiss ich nicht; unter Berücksichtigung des Umstandes, dass, wie ich mir zu berechnen erlaubte, das Reisen auch in diesen Wagen sehr wohlfeil sein wird, wesentlich wohlfeiler, als heute in der billigsten Wagenclasse, glaube ich die Zahl dieser zukünftig besser zahlenden Reisenden nicht wesentlich geringer ansetzen zu dürfen, als die gegenwärtige Gesammtzahl unserer Eisenbahn-Reisenden. Das aber würde bedeuten, dass unter der Voraussetzung der Verfünffachung unseres Eisenbahnverkehrs den Eisenbahnen 20 Percent der bezahlten Plätze verfügbar bleiben, und es brauchen daher blos ungefähr 60 Percent der Sitzplätze der einheitlichen Wagenclasse durchschnittlich occupirt zu sein, damit mit Rücksicht auf das financielle Ergebniss eine 75percentige Ausnützung erreicht werde. Die Luxuswagen entlasten aber nicht blos die einheitliche Wagenclasse, sie sollen in Form von Tractionsgebühren, welche die betreffenden Unternehmungen zu entrichten hätten — oder wenn man vorziehen sollte, auch diesen Geschäftsbetrieb den Eisenbahnen direct zu übergeben, in Form von Zuschlägen, die über die Selbstkosten hinaus von den Luxusreisenden einzuheben wären, den Bahnen auch directe Erträgnisse liefern. Es wäre doch gewiss mässig gerechnet, wenn

jede Achse eines solchen Luxuswagens der Eisenbahnen über die Regiespesen hinaus noch eine kilometrische Gebühr von zwei Kreuzern zu entrichten hätte; das ergäbe nach meiner Rechnung, mit deren Details ich Sie heute nicht ermüden will, einen Gewinn von 5 Millionen Gulden im Jahre, oder 20 Percent des durch den Personenverkehr überhaupt hereinzubringenden Reinerträgnisses. Alles in Allem, stellt sich die Sache nun so, dass die Eisenbahnen, wenn nur meine anderen Voraussetzungen richtig sind, schon bei einer 50percentigen Ausnützung der Sitzplätze — ein Ergebniss, das in der dritten Wagenclasse einzelner österreichischer Bahnen auch heute schon nahezu erreicht ist — und bei einer Verfünffachung des Verkehrs auf dieselben Reineinnahmen kommen können, die sie heute dem Personenverkehr verdanken.

Das Zweite, worauf ich Herrn Ober-Inspector v. Scala aufmerksam machen möchte, ist der im Eisenbahnwesen allgemein geltende Grundsatz, dass es für jede Art Massenverkehr weit weniger auf den Ausnützungs-Coëfficienten des rollenden Materials, als auf die absolute Zunahme des Verkehrs ankommt. Die Ausnützung der Betriebsmittel ist wichtig mit Rücksicht auf das haushälterische Gebahren mit dem Anlagekapital; aber die eigentlichen relativen Betriebskosten sinken mit dem Anschwellen der Frequenz ziemlich gleichmässig, ohne sonderliche Rücksicht darauf, ob dabei das rollende Material mehr oder minder vollständig ausgenützt wird. Denn, ob man die Waggons halb oder ganz leer zurückbefördern muss oder nicht, ist angesichts des Umstandes, dass der Kohlenconsum kaum 10 Percent der Betriebskosten beträgt, von untergeordneter Bedeutung. Man kann im Durchschnitt höchstens 0·2 Kreuzer auf den Achs-Kilometer oder 0·04 Kreuzer auf den Tonnenkilometer für diesen Theil der Zugförderungskosten rechnen; mit anderen Worten: die gesammte Ausnützungsfrage alterirt die Rechnung um nicht mehr als 10 Percent im Maximum. Das wissen alle Bahnen so genau, dass es keiner einfällt, sich sonderliche Betriebsschwierigkeiten zum Zwecke besserer Ausnützung der Waggons aufzuerlegen. Wäre es anders, warum möchte beispielsweise die Westbahn so viele Localwagen bis Rekawinkel laufen lassen, trotzdem gerade sie den grössten Verkehr nur in der unmittelbaren Nähe Wiens hat? Schliesslich möchte ich Herrn Ober-Inspector v. Scala

sowohl als alle Jene, die sich mit meiner Selbstkosten-Rechnung beschäftigt haben, fragen, warum sie Alle der meines Dafürhaltens entscheidenden Erörterung aus dem Wege gegangen sind, ob und in welchem Maasse ein mir etwa wirklich unterlaufener Irrthum die Durchführbarkeit des ganzen Projectes in Frage zu stellen geeignet ist. Angenommen, wenn auch nicht zugegeben, dass selbst der nach allen den obigen Compensationen verbleibende Ausnützungs-Coëfficient noch immer zu hoch gegriffen sei — ist desshalb das Personen-Porto unmöglich? Das ist's doch offenbar, worauf es ankommt, und gerade das wurde gar nicht untersucht. Hätte man es gethan, so hätte man gefunden, dass beispielsweise selbst ein Irrthum von 20 bis 30 Percent schlimmstenfalls zur Consequenz haben müsste, dass der Portosatz im Weitverkehr um 3 bis 5 Kreuzer zu erhöhen wäre, während er im Localverkehr trotz dieses Irrthums unverändert beibehalten werden könnte. Ja, was mehr ist, gerade jene Herren, die das Schwergewicht auf den Localverkehr legen und jedenfalls von der Ansicht ausgehen, dass überaus billige Tarife eine unverhältnissmässig stärkere Zunahme der kurzen Fahrten gegenüber den langen Fahrten zur Folge haben würden, sie hätten nothwendigerweise zu der Consequenz kommen müssen, dass meine, 100 Kilometer betragende Durchschnittsdistanz viel zu hoch gegriffen sei, und dass man folglich den Ausnützungs-Coëfficienten immerhin auf 40, ja auf 30 Percent herabsetzen und dem entsprechend die Selbstkosten per Personenkilometer von 0·15 Kreuzer auf 0·2, ja auf 0·25 Kreuzer erhöhen könne, ohne desshalb den Gesammtbetrag der Selbstkosten per Passagier höher ansetzen zu müssen.

Die Frage, in welcher Weise betriebstechnisch der Verkehr organisirt werden soll, wenn die Fahrordnungen in ihrer gegenwärtigen Form aufhören, brauchte ich, streng genommen, nicht zu beantworten. Mir könnte es eigentlich genügen, zu zeigen, dass das Personen-Porto volkswirthschaftlich und socialpolitisch nützlich und financiell rentabel sei; die technische Durchführng vorzubereiten, wäre dann Sache der Herren vom Fach. Ich gehe nämlich von der Ueberzeugung aus, dass es sich für Sie, meine Herren, immer nur darum handeln kann, ob irgend ein Verkehrszweig financiell rentabel genug ist; schaffen Ihnen die Finanzleute das nöthige Geld für alle Anlagen und Neuein-

richtungen, so würde ich meinerseits es getrost Ihnen überlassen, alles Andere vorzukehren. Und wenn ich von der Einrichtung eines Staffelverkehrs sprach, wenn ich darauf hinwies, dass man den 25 Kreuzer-Passagieren füglich werde zumuthen dürfen, dass sie da und dort aus- und umsteigen, so möchte ich Sie selber bitten, das Alles nur als sehr unmaassgebliche Andeutungen eines Laien zu betrachten. Sollten aber unter Ihnen wirklich Solche sein, die es als unmöglich bezeichnen, auf den österreichischen Eisenbahnen 250 Millionen Passagiere im Jahr zu befördern, so möchte ich die betreffenden Herren einfach ersuchen, nach London zu reisen. Dort können sie das Problem praktisch gelöst finden, wie man eine solche Passagierzahl, nicht auf dem Eisenbahnnetze eines ganzen Landes, sondern auf dem einer einzigen Stadt, ohne jeden Anstand transportirt. Ich bin in dieser Frage nicht bewandert und schäme mich auch gar nicht, es Ihnen zu gestehen; aber ich würde Anstand nehmen, vorauszusetzen, dass die Fachmänner meines Landes ein Problem nicht bewältigen könnten, das anderswo thatsächlich bereits gelöst ist. Ich halte es nach all' dem Gesagten auch für überflüssig, zu betonen, dass ich unter der Auflassung der Fahrordnung nicht verstanden habe, dass hinkünftig die Personenzüge in's Blaue hinein abgelassen werden sollen. Es ist mir bekannt, dass auch die Güterzüge eine Art Fahrordnung besitzen, und ich will hinzufügen, dass auch für den Tramway-Verkehr etwas Derartiges besteht; meine Meinung ging dahin, dass man auf den belebteren Schienensträngen sich voraussichtlich an diese Muster werde halten können, während es auf den minder belebten, allerdings beim alten System der Personen-Fahrordnungen wird bleiben müssen. Sollte ich mich aber diesbezüglich auch geirrt haben, so würde mich das sehr kalt lassen, denn davon hängt doch wahrlich die Richtigkeit und Durchführbarkeit der Idee nicht ab. Wie wenig das der Fall ist, hat Ihnen, meine geehrten Herren, in schlagendster Weise Herr Ober-Inspector v. Scala selber demonstrirt, indem er vorerst mit nicht geringem Aufwand von betriebstechnichem Wissen zeigte, wie unmöglich es sei, das Problem betriebstechnisch zu bewältigen, dann aber rund heraus erklärte, dass er für den Localverkehr allen österreichischen Bahnen ohneweiters rathe, das Personen-Porto, so wie ich es vorgeschlagen habe,

anzunehmen. Nun existiren aber Schwierigkeiten betriebstechnischer Art bei Einführung dieser Reform nur im Localverkehr; denn im Weitverkehr kann es möglicherweise zu Einnahme-Ausfällen, keineswegs aber zur Nothwendigkeit grosser Investitionen noch zu betriebstechnischen Complicationen kommen. Wer den Muth hat, den Localdienst beispielsweise zwischen Wien und Baden zum Einheitssatze von 10 Kreuzern zu organisiren — und ich bin selbstverständlich der Letzte, diesen Muth für übertrieben zu halten, ich beglückwünsche vielmehr Herrn Ober-Inspector v. Scala zu demselben — von dem verstehe ich nicht, wie ihm der Verkehr zwischen Baden und Triest, mag derselbe immerhin für 25 Kreuzer abgewickelt werden, in betriebstechnischer Beziehung Angst machen kann.

Herr Ober-Inspector v. Scala scheint aber zwischen Localverkehr und Weitverkehr einen grundsätzlichen Gegensatz construiren zu wollen, den ich nicht zugeben kann. Während er dort der Einheitstaxe zustimmt bekämpft er sie hier als ungerecht und unpraktisch, kurz aus jedem erdenklichen Grunde. Ja, er geht sogar so weit, zu behaupten, dass die Kosten des Personentransportes per Kilometer im Weitverkehr höher sind, als im Localverkehre, und ich wäre wirklich begierig, eine auch nur annäherungsweise Motivirung dieser merkwürdigen Thesis, für die ich bisher bei allen meinen Studien keinerlei Anhaltspunkte gefunden habe, zu hören. Oder sollte damit etwa blos gemeint sein, dass der Localverkehr wegen der grösseren Frequenz rentabler sei, als der Weitverkehr, dass dort wegen des weitaus günstigeren Ausnützungs-Coëfficienten auf den einzelnen Passagier ein geringerer Kostenbetrag entfalle, als hier, wo die Wagen meist leer laufen müssen? Dann läge ja das Heilmittel erst recht in der Tarifermässigung, die allein zuwege bringen kann, dass auch im Weitverkehr die Frequenz sich steigere. Ich glaube übrigens, wie bereits erwähnt, Herr Ober-Inspector v. Scala verwechselt in seinem Eifer gegen die Differential-Tarife den Eilzugsverkehr mit dem Weitverkehr. Sollte ich mich irren, so will ich mich gerne eines Besseren belehren lassen.

Wenn mich zum Schlusse seiner Rede Herr Ober-Inspector v. Scala gefragt hat, ob ich nicht zugebe, dass er sich blos in sehr geringem Gegensatze zu mir befinde, so muss ich hinzufügen, dass ich einen wirklichen, principiellen Gegensatz über-

haupt nicht entdecken konnte. Was ich bemerkte, war eine aus naheliegenden Gründen nur zu begreifliche Scheu, unbedingt zuzugestehen, dass das Project schlankwegs realisirbar sei; wer dasselbe im Localverkehr durchführen will, der ist mit nichten dessen Gegner, und ich bin überzeugt, dass, falls nur alle Eisenbahnleute dächten wie er, das Personen-Porto binnen kürzester Frist in Oesterreich eingeführt wäre.

Ebenso schwer wird es mir, den folgenden Redner, Herrn Regierungsrath Dr. Liharzik, als echten und wirklichen Gegner zu nehmen. Er hat seine Einwendungen so verclausulirt, er hat so ausdrücklich auf die Möglichkeit hingewiesen, dass die nächste Zukunft schon jeden Widersacher des Personen-Porto als kurzsichtig und kleinmüthig desavouiren könne, dass ich in seinen Einwendungen nichts Anderes als die Gewissenhaftigkeit eines allzu vorsichtigen Mannes erblicke, der zugesteht, an Beweisen und unwiderleglichen Argumenten nichts gegen das Project vorbringen zu können, jedoch Bedenken hat, denen ja eine gewisse subjective Berechtigung nicht abgesprochen werden mag. Wenn Herr Dr. Liharzik fürchtet, dass Arbeitsuchende, die das Personen-Porto benützen, um ihren Hungerlöhnen zu entfliehen, unverrichtet werden umkehren müssen, wenn er darauf verweist, dass auch die nach Amerika Auswandernden oft vom Regen in die Traufe kommen, so lässt sich gegen all' das sehr wenig sagen; aber er wird doch als Fachmann darin keine Argumente gegen die Nützlichkeit des Eisenbahnreisens und noch weniger ein solches gegen die Nützlichkeit des wohlfeilen Eisenbahnreisens finden. Herr Regierungsrath Liharzik bezweifelt aber gleich manchem Anderen der Herren Gegner die Möglichkeit einer so weit gehenden Frequenzsteigerung, wie ich sie glaube prognosticiren zu dürfen. Ich verweise ihn diesfalls auf das Herrn Central-Inspector Schreiber gegenüber von mir Gesagte, möchte ihn aber überdies auch noch auf das Folgende aufmerksam machen. Man darf bei Abschätzung der wahrscheinlichen Folgen des Personen-Porto nicht den Einfluss billiger Preise auf die Frequenz allein im Auge haben, sondern muss auch in Rechnung ziehen, dass die Häufigkeit der verkehrenden Züge von wesentlicher, ja unter Umständen Ausschlag gebender Rückwirkung auf die Zahl der Reisenden ist. Man hat es hier mit zwei Erscheinungen zu thun, die einander

wechselseitig als Ursache und Wirkung bedingen. Je mehr Reisende, desto häufiger die Züge, aber je häufiger die Züge, desto zahlreicher auch die Passagiere. Man hat von der grossen Bedeutung des Zeitmomentes im Personenverkehr der Eisenbahnen gesprochen, ja sich dabei sogar zu der Behauptung veranlasst gesehen, dass nur die Raschheit der Beförderung, nicht aber der Preis von Einfluss auf die Frequenz sei. Das ist nun allerdings unrichtig; der Preis wird entscheidend, so wie es gelingt, durch dessen Ermässigung ganz neue Bevölkerungsschichten heranzuziehen; die ungeheure Tragweite rascher Beförderung soll aber keineswegs geleugnet werden, nur darf man dabei wieder nicht der Einseitigkeit verfallen, unter rascher Beförderung der Züge blos die in der Stunde zurückgelegte Meilenzahl, und nicht ebenso auch die Beschleunigung in der Aufeinanderfolge der Züge verstehen. Es muss sogar behauptet werden, dass für die Mehrzahl der Reisenden — das sind nämlich diejenigen mit verhältnissmässig kurzem Reiseziel — häufige, wenn auch minder rasch gehende Züge werthvoller sind, als noch so rasch dahinrasende, aber selten verkehrende. Wer von Wien nach Triest fährt, dem mag es allerdings angenehmer und nützlicher sein, einen Courierzug, und sei es auch nur zweimal des Tages, benützen zu können, als noch so häufig verkehrende Bummel- oder Postzüge; wer aber nach Baden oder Wiener-Neustadt will, dem wird mit Bummelzügen, die ihm jedoch jede halbe Stunde zur Verfügung stehen, besser gedient sein, als mit den zwei Courierzügen, die ihn, ist einmal das dritte Läuten verklungen, zwar in wenigen Minuten an seinen Bestimmungsort bringen, auf deren Abgang aber unter Umständen beinahe einen vollen Tag gewartet werden müsste. Die Häufigkeit der Züge ist also wichtiger als deren Beschleunigung; das Personen-Porto wird aber jedenfalls die Zahl der Züge vermehren, und wer seine Wirkungen richtig würdigen will, muss daher nicht blos den billigen Tarifsatz, sondern auch die dem Publicum gebotene Möglichkeit in's Auge fassen, in jedem gegebenen Momente eine zum Abgang bereit stehende Fahrgelegenheit zu finden.

Der Verkehr wird dann nicht blos steigen, er wird ein radical anderer werden, und Herr Regierungsrath Liharzik hat ganz Recht, wenn er an jene Viel- und Wohlweisen erinnert,

die der Nordbahn seinerzeit die Lebensfähigkeit absprachen, weil damals nicht einmal die zweimal wöchentlich zwischen Wien und Brünn verkehrenden Omnibusse hinreichend Passagiere fanden. Dass ihm aber nichtsdestoweniger der Muth fehlt, an eine fernere Verfünffachung des Personenverkehrs zu glauben, das ist's, was mich Wunder nimmt. Ist denn diese Verfünffachung wirklich etwas gar so Märchenhaftes, wenn man weiss, dass England trotz seiner hohen Tarife heute schon eine 15fach stärkere Frequenz hat als Oesterreich? Wer an die epochemachende Wirkung des Penny-Porto im Postwesen denkt, der wird sich vielleicht der Hoffnung hingeben dürfen, dass ein ähnlich billiger Portosatz im Personenverkehr geeignet sein könnte, die Frequenz auf ein Vielfaches des gegenwärtigen englischen zu bringen.

Der Vergleich der von mir vorgeschlagenen Einheitstaxe mit den Einheitspreisen der 27 Kreuzer-Geschäfte mag als Scherz ganz gut sein, hinkt aber, wie alle Vergleiche. Ich glaube übrigens, dass die 27 Kreuzer-Geschäfte nicht am Einheitspreise, sondern daran zu Grunde gegangen sind, dass zum Einheitspreise blos Schund geboten wurde. Wenn es meine Absicht wäre, das Publicum in meinem 25 Kreuzer-Geschäfte zu prellen, gleichwie dies die 27 Kreuzer-Geschäfts-Inhaber in ihren Buden thaten, dann — aber auch nur dann, glaube ich — würde der Vergleich zutreffen.

Aber auch den letzten der Herren Redner, Herrn Hofrath v. Schreiner, kann ich nicht zu meinen radicalen Gegnern zählen. Er hat sich so energisch für eine gründliche Ermässigung der Personentarife ausgesprochen, dass ich schon aus diesem Grunde glaube, wir würden uns schliesslich doch noch irgendwo, und zwar an einem Punkte, der von der Verwirklichung meiner Idee nicht allzu weit entfernt ist, treffen. Das entbindet mich natürlich der Verpflichtung nicht, auf die von ihm vorgebrachten Einwendungen einzugehen. Er glaubt nicht daran, dass durch Vereinfachung des Tarifes wesentlich an Controle erspart werden könnte, da der Conducteur in erster Reihe mit der Bedienung des Publicums beschäftigt sei. Nun, das ist thatsächlich richtig, aber ich sehe nicht, dass es so bleiben muss, und ich meine, dass gerade die ungeheure Popularisirung des Eisenbahnreisens, welche ja die nothwendige Folge des Personen-Porto sein wird,

als beste Schule des Publicums in der Kunst des Reisens sich bewähren wird. Schon in Deutschland gibt es diese Bedienung des Publicums nicht, und vollends in England kümmert sich Niemand um das Publicum, und das nur macht es der Metropolitanbahn möglich, beim Einheitssatze von 4 Kreuzern zu bestehen. Hofrath v. Schreiner hält mir aber ferner vor, dass ich ja selber die Controle nicht aufheben will, dass überhaupt die Ersparung, welche durch die Aufhebung der Wagenclassen bewirkt werden soll, ganz illusorisch sei, indem ich besondere Luxuswagen durch Privatgesellschaften beistellen lassen will, was im Grunde genommen nichts Anderes als eine unnöthige Complicirung des ganzen Apparates sei; dabei hat Herr Hofrath v. Schreiner übersehen, worauf es mir ankommt; ich will blos die einheitliche Wagenclasse von allen überflüssigen Kosten entlasten, und wenn die Bedienung der Luxuswagen besondere Controle und besondere Kosten verursacht, dann will ich diese eben durch die Passagiere dieser Luxuswagen allein bezahlen lassen.

Auf die Frage der Rentabilität des von mir vorgeschlagenen Portosatzes näher einzugehen, unterlässt Herr Hofrath von Schreiner; nichtsdestoweniger ist aus dem ganzen Zusammenhange seiner diesfallsigen Aeusserungen klar ersichtlich, dass er meine Rechnungen, sie mögen immerhin ziffermässig richtig sein, für grundsätzlich falsch hält. Er behauptet nämlich, dass die Uebertragung der theoretisch ausgerechneten Selbstkosten des Frachtverkehrs auf den Personenverkehr ganz unzulässig sei. Das kann wohl keine andere Bedeutung haben, als dass nach der Ansicht des Herrn Hofrathes v. Schreiner der Unterschied zwischen den Selbstkosten im Fracht- und im Personenverkehr ein so gewaltiger sei, dass jede mit noch so grosser Vorsicht und noch so eingehender Berücksichtigung der obwaltenden Unterschiede angestellte Vergleichung als in der Luft schwebend angesehen werden müsse.

Ich will nun nicht leugnen, dass diese Auffassung auf den ersten Anblick Einiges für sich hat. Da die Eisenbahnen die Betriebsspesen ihrer zwei Verkehrsarten nicht gesondert buchen, so bleibt es der Phantasie unbenommen, sich die Beförderung einer Wagenachse im Personenverkehr zehnfach, ja zwanzigfach theurer vorzustellen, als die einer Lastenachse. In

der That wurde einmal an dieser Stelle von einer Verzwölffachung der Kosten im Personenverkehr gesprochen, und ich will hinzufügen, dass zum mindesten die bisherige Tarifpolitik der Eisenbahnen wirklich von der Voraussetzung auszugehen scheint, als ob hier eine Kostendifferenz bis zum Zehn-, ja Zwanzigfachen bestehe, sonst liesse sich das zähe Festhalten an einem Tarife, der durchschnittlich zwanzigfach so hoch ist als der Frachttarif, verbunden mit der landläufigen Anschauung, dass nichtsdestoweniger die Personenbeförderung eigentlich nur aus Rücksicht auf das öffentliche Interesse so wohlfeil gehalten sei, gar nicht erklären. Und wenn diese Auffassung auch nur theilweise richtig wäre, dann liesse sich gar nicht leugnen, dass der Versuch, die zukünftigen Selbstkosten einer wie immer gearteten Personenbeförderung auf Basis der für den Gesammtbetrieb der Eisenbahnen geltenden durchschnittlichen Selbstkosten herausklügeln zu wollen, im höchsten Grade laienhaft, ja geradezu lächerlich wäre.

Untersuchen wir also genauer, wie sich die Sache in Wahrheit verhält. Nach den „Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr" des statistischen Departements im Handelsministerium wurden im Jahre 1883 auf sämmtlichen österreichischen und gemeinsamen österreichisch-ungarischen Eisenbahnen 3,082 Millionen Achskilometer befördert, wovon 2,606 Millionen auf den Lastenverkehr und 476 Millionen auf den Personenverkehr entfallen. Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Personenwagen-Achsen durchschnittlich ein höheres Gewicht repräsentiren als die Lastenachsen, kann man daher füglich sagen, dass sich die in beiden Verkehren bewältigten Brutto-Gewichtsmengen wie 1 zu 5 verhalten. Schon diese rohen Ziffern ergeben, dass die Bruttolast im Personenverkehr unmöglich mehr als das Sechsfache des durchschnittlichen Betriebs-Coëfficienten beansprucht haben kann, da ja schon in diesem Falle die sämmtlichen mehr als dritthalb Milliarden Achskilometer des Lastenverkehres gänzlich kostenlos zurückgelegt worden wären. Aber ich glaube, selbst der enragirteste Gegner des Personen-Porto wird mir ohneweiters das Zugeständniss machen, dass eine Untersuchung über die Differenz des Betriebs-Coëfficienten im Lasten- und Personenverkehr sich nur auf die Betriebskosten im engeren Sinne zu erstrecken brauche, während ein anderer Theil der

Regie und die Generalunkosten jedenfalls proportionell auch vom Lastenverkehr zu tragen sind. Diese engeren Betriebsauslagen betrugen aber im Jahre 1883 auf sämmtlichen österreichisch-ungarischen Bahnen 58 Millionen Gulden, und wenn man nun die mit rund 3 Kreuzern per Achskilometer angegebenen durchschnittlichen Betriebskosten auch nur vervierfachen wollte, so käme man zu dem Resultate, dass diese 58 Millionen ausschliesslich auf den Personenverkehr entfallen. Sie sehen also, schon mit der Vervierfachung des Durchschnittes sind wir in den baren Unsinn hineingerathen. Denn etwas an Verkehrs- und commerciellem Dienst, an Werkstätten- und Zugförderungs-Dienst werden denn doch auch die 2,608 Millionen Achskilometer des Lastenverkehrs für alle Fälle gekostet haben, und wir sind daher mit dieser Art Rechnung schon zu dem vorläufigen Resultate gelangt, dass zum mindesten auf den österreichisch-ungarischen Bahnen der Betriebs-Coëfficient des Personenverkehrs bedeutend weniger als das Vierfache des durchschnittlichen Betriebs-Coëfficienten betragen habe müsse. Dieses „bedeutend weniger" aber ist zwar sehr werthvoll zur Abwehr Derjenigen, die an eine Verzehn- und Verzwanzigfachung gedacht haben, doch — wie ich gerne gestehen will — noch immer ziemlich weit entfernt von den Ziffern, mit denen ich gerechnet habe, und wir müssen uns nach einer Methode umsehen, das Problem etwas enger und schärfer zu erfassen. Da mir nun directe Rechnungen bisher nicht möglich waren, so bin ich auf das Auskunftsmittel verfallen, die Betriebs-Coëfficienten zweier grosser Bahnen zu vergleichen, von denen die eine gleichsam als Typus einer Lastenbahn, die andere als Typus einer Personenbahn gelten kann. Die grosse Lastenbahn erscheint von selbst gegeben, es ist die Nordbahn, als Personenbahn hätte sich am vorzüglichsten die österreichische Strecke der Südbahn empfohlen; da aber die österreichischen und ungarischen Betriebsrechnungen nicht auseinanderzuhalten sind, so musste ich ein anderes Exempel hervorholen und fand dieses in der Elisabeth-Westbahn. Deren Personenverkehr beträgt, in Achskilometern berechnet, 30 Percent des Lastenverkehrs, während sich das analoge Verhältniss bei der Nordbahn auf blos 12 Percent stellt, und ich nehme nun an, dass der Unterschied des Betriebs-Coëfficienten beider Bahnen lediglich in dieser Verschiedenheit des Verhältnisses der beider-

seitigen Verkehrsarten begründet sei, das heisst die Nordbahn soll blos aus dem Grunde 2·13 Kreuzer Betriebskosten per Wagenachse haben, weil sie vorwiegend eine Lastenbahn ist, und die Betriebskosten der Westbahn per 3·09 Kreuzer per Wagenachse sollen sich ausschliesslich aus ihrer Eigenschaft als Personenbahn erklären. Man wird zugeben, dass das eine ziemlich weitgehende Concession ist, dass mit einigem Fug und Recht diese Differenz der beiderseitigen Betriebs-Coëfficienten auch auf die Verschiedenheit der Frequenz und der sonstigen Betriebsbedingungen zurückgeführt werden könnte, ja die hier anwesenden Vertreter des Staatsbahnbetriebes werden vielleicht ohneweiters die Erklärung abgeben, dass sie sich anheischig machen, auch auf der Westbahn den Achskilometer für circa 2·13 Kreuzern zu bewältigen, unter der Voraussetzung, dass ihr kilometrischer Verkehr von den derzeitigen 0·4 Millionen Nettotonnen auf die 1·4 Millionen der Nordbahn sich erhöhe, und dass sie sich dabei durch das Verhältniss der Personenachsen zu den Lastachsen gar nicht stören liessen. Aber ich übergehe alle derartigen Erwägungen. Ich nehme ohneweiters an, dass die Lastenachsen der Westbahn zum durchschnittlichen Betriebs-Coëfficienten der Nordbahn befördert werden, und repartire das sich sonach noch ergebende Plus der Betriebskosten auf die Personenachsen. Als Gegenconcession erbitte ich mir das Zugeständniss, dass damit das Aeusserste geleistet ist, was der Auffassung von der exorbitanten Höhe der Personen-Transportkosten an Zugeständnissen geboten werden kann, und dass das solcherart gefundene Resultat ein Maximum darstelle, welches jedenfalls einigen Correcturen nach unten hin zugänglich sei. Und welches ist nun dieses Resultat? Eine Verdoppelung des Durchschnitts. Man kann also, ohne sich mit den Thatsachen in Widerspruch zu setzen, die Möglichkeit nicht zugeben, dass unseren österreichischen Bahnen die Personenachse auch nur das Doppelte der durchschnittsmässig berechneten Betriebsspesen der Wagenachse überhaupt koste. Und wenn Sie sich nun gegenwärtig halten, dass mein Personen-Porto die Kosten der Eilzüge und der theuren Wagenclassen nicht zu decken braucht, und dass ich bei allen meinen Rechnungen vorsichtshalber Zuschläge der ausgiebigsten Art vorgenommen habe, so werden Sie finden, dass jede wie immer geartete Correctur, die Sie unter dem Titel der geringeren Ausnützung der Sitzplätze

oder des höheren Betriebs-Coëfficienten für nöthig halten sollten, an dem von mir gefundenen Schlussergebniss wenig oder nichts verändern könne.

Hofrath v. Schreiner hat aber auch ein thatsächlich sehr gewichtiges Argument gegen mich in's Feld geführt; er hat nachgewiesen, dass insbesondere im Localverkehr der Einführung des Personen-Porto ganz kolossale Investitionen vorausgehen müssten, indem keine Verwaltung es wagen dürfe, Verkehrsverpflichtungen auf sich zu nehmen, bevor sie sich nicht ausreichende Sicherheit verschafft hätte, denselben unter allen Bedingungen genügen zu können, und er fragte schliesslich, ob es eine Direction geben werde, die den Muth hätte, ihrem Verwaltungsrathe die Ausgabe von Hunderten von Millionen zu proponiren, ob irgend ein Verwaltungsrath es wagen würde, für eine Maassregel, deren Tragweite sich noch gar nicht ermessen lässt, ein Anlehen zu contrahiren, und ob irgend eine Bank zu annehmbaren Bedingungen das Geld zur Durchführung einer solchen Maassregel hergeben würde? Das ist ein sehr ernstes Bedenken. Aber ich glaube doch, dass es nicht allzu kleinmüthig aufgefasst werden darf. Die Antwort auf alle diese Fragen ist: Es werden sich solche Directionen, Verwaltungsräthe und Banken finden, wenn es gelingt, ihnen plausibel zu machen, dass das Personen-Porto die erforderlichen Erträge zur Verzinsung aller dieser Kosten liefern wird. Und sollte hie und da einem Director, einem Verwaltungsrathe oder einer Bank der Muth ein wenig in's Wanken kommen, so hoffe ich, dass die öffentliche Meinung und der Staat ihren Eifer beflügeln werden. Im Uebrigen haben die Herren vom Eisenbahnwesen in letzter Linie Grund, diesbezüglich eine allzu weit gehende Aengstlichkeit der öffentlichen Meinung, des Staates oder des Geldmarktes zu besorgen. Man hat Tausende von Millionen für Eisenbahnen ausgegeben, deren Rentabilität ja auch nicht immer im vorhinein sicher war, die sich nachträglich sogar oft als höchst unrentabel erwiesen. Warum sollte der Geldmarkt gerade nur in dieser Eisenbahnfrage Alles im vorhinein schwarz auf weiss verbrieft und versiegelt haben wollen, ehe er sich zu irgend welcher Anlage entschliesst? Für Dinge von grosser Gemeinnützigkeit und wahrscheinlicher Rentabilität findet sich im neunzehnten Jahrhundert immer noch

Geld, und es fragt sich nur, ob hier beides, die Gemeinnützigkeit und die Wahrscheinlichkeit der Rentabilität, vorhanden ist. Die letztere hat Herr Hofrath v. Schreiner nicht eigentlich in Zweifel gezogen; er glaubte nur, dass die Rentabilität sich erst allmälig und späterhin zeigen dürfte, während man die Investitionen sofort würde machen müssen. Dagegen hat er die Besorgniss geäussert, dass sich der Missbrauch des gesteigerten Verkehrs vielleicht schneller einstellen würde, als der weise Gebrauch, indem Verbrecherbanden jeden Moment um 25 Kreuzer von einem Ende der Monarchie zum anderen würden fahren können. Es ist durchaus Auffassungssache, ob man sich von dieser Eventualität will schrecken lassen oder nicht; sehr gross aber scheint die Furcht des Herrn Hofrathes vor diesen Verbrechertransporten nicht zu sein, denn sonst würde er nicht so energisch für die Ermässigung der Personentarife eintreten. Dass auch Mörder, Diebe und Anarchisten das Personen-Porto ausnützen werden, will ich ja gar nicht bestreiten und ebensowenig in Frage stellen, dass der öffentliche Sicherheitsdienst sich in Folge der riesigen Verkehrszunahme schwieriger und complicirter gestalten muss. Aber das ist eben eine der unvermeidlichen Consequenzen des Aufschwunges der Cultur, des Reichthums, kurz jedes grossen menschlichen Fortschrittes. Ohne Banken gäbe es keine Bankdefraudationen, ohne Credit keine Bankerotte, ohne Eisenbahnen keine Eisenbahnzusammenstösse. Soll man desshalb die Entwicklung des Bank-, Credit- und Eisenbahnwesens verwünschen? Es gibt Leute, die auf all' das mit einem beherzten Ja antworten, die aus Schrecken vor den Missbräuchen der modernen Civilisation nicht übel Lust hätten, dieselbe über Bord zu werfen und die europäische Gesellschaft um ein — zwei Jahrhunderte zurückzuschrauben. Zu diesen gehört aber Herr Hofrath v. Schreiner nicht; er ist ein Mann des Fortschrittes, der Aufklärung, er wird freiwillig auf keine einzige der grossen Errungenschaften unserer rastlos dahinstürmenden Zeit verzichten. Warum sieht er plötzlich hier Gespenster? Wie kommt er, ein Fachmann im Dienste der revolutionärsten aller modernen Einrichtungen — der Eisenbahn nämlich — dazu, den sonderbaren Satz aufzustellen, dass der Missbrauch von Neuerungen häufig dem weisen Gebrauche voran-

gehe und dass dies ein genügender Grund sei, von Neuerungen abzuhalten?

Ich finde dafür, gleichwie für zahlreiche andere Einwürfe, die ich hier zu hören Gelegenheit hatte, keine andere Erklärung, als die in der Geschichte des menschlichen Fortschrittes oft erprobte Erfahrung, dass die Fachgelehrten gerade wegen ihrer unausgesetzten Beschäftigung mit den anerkannten Dogmen und sogenannten Axiomen ihrer speciellen Wissenschaft sich am schwersten entschliessen, neue Gesichtspunkte anzuerkennen, die sich herausnehmen, dasjenige in Frage zu stellen, was sie bisher als einzig richtig und über jeden Zweifel erhaben anzusehen gewohnt waren. Als Columbus auszog, eine neue Welt zu entdecken, da leugneten weniger die Laien als die Seefahrer jede Möglichkeit einer Erdumschiffung; nicht die Unwissenden, sondern die Wissenden erklärten die Behauptung, dass die Erde rund sei, für Unsinn. Als Kopernikus lehrte, die Sonne stehe still und die Erde bewege sich, fand er die erbittertste Gegnerschaft unter den Astronomen, und ebenso waren es nicht Laien, sondern Fachgelehrte, die Galilei's Entdeckung der Jupitermonde für einen mathematisch nachweisbaren Nonsens ausgaben. Denn der schlichte Menschenverstand hatte dagegen nichts einzuwenden, dass auch andere Planeten ihre Trabanten haben mögen, nur die Astronomen und Mathematiker damaliger Zeit wussten es besser; ihnen galt höher selbst als die handgreifliche Thatsache die Spielerei mit mathematischen Kategorien, und sie weigerten sich desshalb, durch Galilei's Fernrohr zu blicken und die Jupitermonde zu sehen, weil — es ist das kein posthumer Scherz, sondern historisch beglaubigte Wahrheit — weil es sieben Planeten gebe, die Sieben aber eine so vollkommene Zahl sei, dass sie in keinerlei Weise ergänzt werden könne und es also die Würde der Wissenschaft herabsetzen hiesse, durch einen Blick in's Fernrohr gleichsam die Möglichkeit zuzulassen, es sei im Weltenplane der Unsinn einer Ergänzung der sieben Planeten durch Monde vorhanden.

Aehnlich stehen auch jetzt der durch das Personen-Porto angeregten Neuerung gerade in Fachkreisen Axiome entgegen, an die man sich durch ein halbes Jahrhundert zu glauben gewöhnt hat. Und doch will mir scheinen, dass die Hinfälligkeit dieser Eisenbahn-Dogmen bei nur einigermaassen unbe-

fangenem Nachdenken ganz von selbst einleuchten sollte. Man braucht sich blos von dem Gedanken zu emancipiren, dass eine Auffassung schon aus dem Grunde, weil sie bisher unangefochten blieb, auch richtig sein müsse, um leicht einzusehen, dass die Eisenbahnen durch die Art, wie sie das Personentransport-Geschäft angegriffen haben, sich in Widerspruch setzten mit ihrer eigensten inneren Natur.

Jedes Verkehrsinstrument muss, um nach allen Seiten seine volle Nützlichkeit zu entfalten, je nach seiner technischen und commerciellen Eigenart behandelt werden. Als der Bote und das Saumpferd durch den Eil- und Frachtwagen ersetzt wurden, war es nicht nur im Interesse des Verkehrs, sondern auch in jenem der Frächter gelegen, mit den Preisen herabzugehen, denn nur dadurch konnten grössere Frachten herangezogen werden, und da der Wagen eben so gut zwanzig als einen Centner befördern kann, so war es rentabler, um den zehnten Theil des alten Satzes die zwanzigfache Last zu erhalten, als beim alten Satze auf den alten Verkehrsziffern zu beharren. Und ebenso ist die Eisenbahn nicht blos ein Verkehrsmittel, welches wieder unendlich billiger befördern kann, als der alte Last- und Postwagen, sondern zugleich ein solches, welches ganz ausserordentlich billiger fahren muss, will es gute Rente tragen. Denn die Eisenbahn mit ihrem complicirten Apparate und der gewaltigen Bruttolast, die unter allen Umständen befördert werden muss, wird naturgemäss ohne riesige Massenfrequenz selbst beim höchsten Tarife schlechte Geschäfte machen. Darnach hat man sich im Lastentransporte auch unverweilt gerichtet; man hat sofort begriffen, dass der Ruin unvermeidlich wäre, wenn man bei den bis dahin üblich gewesenen Tarifen, damit aber höchst wahrscheinlich auch bei den alten Frachtquantitäten beharren wollte. Mit Einem Worte, man that, was dem Wesen des neuen Verkehrsmittels entsprach, man verwohlfeilte den Frachtsatz in einem Maasse, dass eine riesige Steigerung des Frachtquantums die Folge war, und die Erfahrung hat gezeigt, dass damit das Richtige getroffen wurde. Im Personenverkehr aber setzte man sich leider über dieses Grundprincip hinweg; man verkannte die Nothwendigkeit, auch hier um jeden Preis eine Massenfrequenz zu entfesseln, oder man glaubte, den nämlichen Zweck ohne Rücksicht auf die Tarifhöhe lediglich

durch die grössere Raschheit und Bequemlichkeit der Beförderung erreichen zu können.

Wie gewaltig der Unterschied des Erfolges in der nach beiden Richtungen eingeschlagenen Verkehrspolitik ist, geht in grossen Zügen aus einer Berechnung hervor, die der berühmte Statistiker Engel über den Nutzen zusammengestellt hat, den die preussischen Eisenbahnen von 1844 bis 1878 der preussischen Volkswirthschaft geleistet haben. Unter diesem Nutzen versteht er die Ersparungen, die in Folge der wohlfeileren Tarifsätze im Frachten- und Personentransporte gemacht wurden, das heisst, er berechnet, wie viel der Transport zum Kostenpreis des alten Lastwagens und der Postkutsche gekostet hätte, zieht davon den von den Eisenbahnen thatsächlich eingehobenen Betrag ab und bezeichnet die Differenz als Gewinn der Gesammtheit. Die sich dabei ergebenden Zahlen sind nun überaus lehrreich. — Die während 35 Jahren von den preussischen Bahnen eingehobenen Lasten-Frachtgebühren betrugen rund 4·69 Milliarden Mark, die für ein gleiches Lastenquantum von gewöhnlichem Fuhrwerk berechneten Kosten hätten 23·25 Milliarden Mark betragen, die Ersparniss beträgt also 18·56 Milliarden Mark oder ziemlich genau das Vierfache des Eisenbahnsatzes. Im Personentransport-Geschäft hoben die preussischen Eisenbahnen während des gleichen Zeitraumes 2 Milliarden Mark ein; die Beförderung mit gewöhnlichem Eilfuhrwerk hätte 2·8 Milliarden Mark beansprucht, die ganze Ersparniss beläuft sich also auf 0·8 Milliarden Mark oder auf 40 Percent des Eisenbahnsatzes und erreicht nicht den 23. Theil der Ersparnisse im Lastentransport. Dabei ist noch zu bemerken, dass Engel den Eilfuhrsatz mit 4 Sgr. per Person und Meile als Durchschnitt der Personenbeförderungs-Kosten abseits der Eisenbahn annimmt, ohne jene gewiss nicht unwesentliche Zahl Reisender aus dem Volke zu berücksichtigen, die jederzeit auch billigere Landfuhren benützten. Zieht man diesen Umstand in Rechnung, so dürfte von directen Ersparungen durch die Personenbeförderung der Eisenbahnen überhaupt kaum die Rede sein. Engel hat das selber gefühlt und daher auch die Zeitersparung — und zwar nur im Personenverkehr — in Geldwerth umgerechnet. Er kommt dabei auf eine Summe von 0·95 Milliarden Mark, wodurch sich der volkswirthschaftliche Gewinn aus der Personen-

traction der Eisenbahnen auf 1·75 Milliarden Mark erhöhen würde. Doch auch damit haben wir noch immer nicht den zehnten Theil des Gewinnes aus dem Frachttransporte, und gegenüber einer dort erzielten Ersparniss von 400 Percent eine solche von 87·5 Percent, also selbst nach Einrechnung des Zeitmomentes, welches die Eisenbahnen ja gerade im Personentransporte befähigen sollte, der menschlichen Gesellschaft die grössten Dienste zu leisten, nur ein Fünftel des dort erzielten relativen Nutzeffectes.

Dieser unnatürlichen, der wahren Natur des Eisenbahnwesens Hohn sprechenden Versäumniss ein Ziel zu setzen, ist der letzte und eigentliche Zweck meines Vorschlages; und da ich glaube, nicht blos die principielle Nützlichkeit, sondern auch die zweifellose Ausführbarkeit desselben an der Hand unanfechtbarer Daten erwiesen zu haben, so gebe ich mich der Hoffnung hin, dass die Zeit nicht mehr ferne ist, wo von Worten zu Thaten geschritten werden wird.“

An diesen Vortrag knüpfte sich folgende Discussion:

Central-Inspector Schreiber: Der zahlreiche Besuch, den die heutige Versammlung aufweist, ist ein Beweis dafür, dass in diesem Kreise ein grosses Interesse für die zu besprechende Frage obwaltet. Allerdings glaube ich, dass vielleicht das Interesse sich nicht ganz allein auf den Gegenstand bezieht, sondern die Vortragsweise des Herrn Dr. Hertzka ist an und für sich so anregend und anziehend, dass man dem Herrn Doctor gerne zuhört, wenn er auch vielleicht etwas sagt, womit man nicht ganz einverstanden ist. Um eine erschöpfende Erwiderung auf die Ausführungen des Herrn Vorredners zu geben, müsste ich wieder von vorne anfangen und jeden einzelnen Punkt neuerlich von vorne widerlegen. Da aber die Stunde bereits so weit vorgerückt ist und die Herren bereits müde sind, so würde das zu weit führen, und ich begnüge mich vorläufig damit, nur einzelne Punkte zu berühren. Meiner Ansicht nach fällt bei der von Herrn Dr. Hertzka angeregten Frage das financielle Moment sehr in's Gewicht. Es handelt sich ja wesentlich darum: Sind die Eisenbahnen als Erwerbsgesellschaften in der Lage, auf die Tarifpropositionen, die Herr Dr. Hertzka in bestimmter Weise angab, einzugehen, und ist es denkbar, dass die Bahnen eine der grossen Taxermässigung entsprechende vermehrte Frequenz erzielen? Meiner Ansicht nach ist es unmöglich, eine künstliche Frequenz durch einen noch so niedrigen Tarifsatz zu erzielen. Ich habe diesbezüglich bereits früher hervorgehoben — und Herr Dr. Hertzka hat mir in der Beziehung Recht gegeben — dass das Zeitmoment eine grosse Rolle in dieser Frage spielt. Es gibt ja Viele unter uns, meine Herren, welchen das Fahren gar nichts kostet, und wir fahren doch nicht!

Auf einen Punkt möchte ich speciell noch zurückkommen, bei dem mir Herr Dr. Hertzka eine Inconsequenz vorgeworfen

hat, das ist das angezogene Beispiel des englischen Penny-Porto. Ich habe dieses ja damals — und das ist aus der Zeitung ersichtlich — nicht desshalb angeführt, um zu beweisen, dass in Folge der grossen Taxminderung die Frequenz gestiegen ist, sondern nur, um darzuthun, dass trotz der ganz kolossalen Steigerung des Postverkehrs es eines Zeitraumes von 20 Jahren bedurfte, um auf die ursprüngliche Netto-Einnahme zurückzukommen. Lediglich zu diesem Zwecke habe ich das Beispiel gewählt. Wir Alle sind ja schliesslich in der Lage, zu wissen, dass die Personentarife sich nicht in demselben Maasse wie die Frachttarife ermässigt haben. Wenn wir die Concessions-Urkunden, die vor 30 Jahren ausgegeben wurden, rücksichtlich der Personentarife mit den Personentaxen vergleichen, welche heute eingehoben werden, so bemerkt man thatsächlich, dass im Grossen und Ganzen keine Erniedrigung eingetreten ist, und es kann nicht geleugnet werden, dass dies ein Uebelstand ist, dessen Remedur vielleicht in irgend einer Weise angestrebt werden sollte. Aber ich glaube, ein jeder wirthschaftliche Fortschritt muss, wenn er sich nützlich erweisen soll, im Wege der allmäligen Reform und nicht im Wege der Revolution vor sich gehen. Derjenige Grundsatz aber, den Herr Dr. Hertzka aufstellt, diese abrupte Ermässigung der Tarife würde eine Art Revolution auf diesem Gebiete hervorrufen, und dem kann ich nicht zustimmen. Ich bin der Ansicht, dass eine Reform der Personentarife nicht sprungweise, sondern schrittweise vor sich gehen muss, nach und nach, so dass man sie kaum fühlt, so dass allen Verhältnissen dabei Rechnung getragen wird. Ich schliesse daher mit dem Worte, das auch das letztemal mein Schlusswort war: Nichts über das Maass.

* * *

Ober-Inspector v. Scala: Ich bitte die Herren, nur einige ganz kurze thatsächliche Berichtigungen entgegennehmen zu wollen. Die Stunde ist wohl bereits so weit vorgerückt, dass es mehr als Ihre Geduld in Anspruch nehmen hiesse, wenn ich

die einzelnen Ausführungen widerlegen wollte, so ausserordentlich gross auch die Verlockung hiezu wäre. Ich bin in der angenehmen Lage, zu constatiren, dass der geringe Gegensatz, in welchem ich mich zu dem letzten Vortrage des Herrn Dr. Hertzka befunden habe, sich noch bedeutend verringert hat, allerdings nicht etwa desshalb, was ich hinzufügen muss, weil ich vielleicht meine Ansicht geändert habe. Dadurch, dass Herr Dr. Hertzka selbst heute in seinen so ausserordentlich interessanten, lehrreichen und gründlichen Auseinandersetzungen für den Selbstkostenpreis des Personenverkehrs den Betrag von 0·4 Kreuzer per Tonnenkilometer nicht anwendbar findet, und mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse nicht aufrecht erhält, hat er sich selbst meinem Standpunkte bedeutend genähert. Diesen Umstand, der sich übrigens Jedem, welcher die Rede des Herrn Dr. Hertzka aufmerksam verfolgte, von selbst ergab, wollte ich nur thatsächlich constatiren.

Ich habe letzthin ferner angeführt, dass ein Ausnützungs-Coëfficient von 75 Percent im Personenverkehr absolut nicht anzunehmen sei, und auch hier hat Herr Dr. Hertzka zugestanden, dass seine diesbezügliche Behauptung nicht ganz wörtlich zu nehmen sei, und er hat die früher ausserordentlich verachteten Luxuswagen-Passagiere wieder zu höherer Geltung kommen lassen und gesagt, dass er es vor einer Versammlung von ausgezeichneten Fachleuten nicht für nothwendig gehalten habe, dieses Moment ausdrücklich hervorzuheben. Nun konnte ich mich nur an dasjenige halten, was Herr Dr. Hertzka mitzutheilen für nothwendig gefunden hat, und das, was er nicht mitgetheilt hat, unmöglich in Berücksichtigung ziehen.

Herr Dr. Hertzka hat mich weiterhin der Inconsequenz beschuldigt, weil ich angeführt habe, dass im Localverkehr bis zu 50 Kilometern eine Unificirung des Tarifes stattfinden könnte, im Verkehre auf weitere Strecken, im Fernverkehre jedoch nicht, und hat aus diesem Grunde mein Gerechtigkeitsgefühl in Zweifel gezogen. Ich muss gestehen, dass ich bei der grossen Gewandtheit des Herrn Dr. Hertzka erwartet hätte, dass er mir einen derartigen Einwand nicht machen würde. Wenn er beabsichtigt, für 30 Kilometer das Porto auf 10 Kreuzer zu ermässigen, kann man ihm doch nicht imputiren, dass da noch Abstufungen vielleicht auf 2, 3, 5 oder 6 Kreuzer gemacht werden

sollen. 10 Kreuzer sind ein Tarif, der wirklich nicht sehr gut theilbar ist, und diesen Tarif habe ich als Einheitstarif für Strecken bis zu 30 Kilometern acceptirt und hinzugefügt, dass er im Localverkehre von allen Bahnen angenommen werden könnte. Ich habe ferner erwähnt, dass aus financiellen Rücksichten die Tarife für den Fernverkehr nicht einer ähnlichen radicalen Ermässigung unterzogen werden dürfen, weil schon die Annahme eines so ausserordentlich ermässigten Einheitssatzes von 10 Kreuzern für 30 Kilometer für den Fernverkehr einen sehr grossen Einnahmen-Ausfall im Gefolge haben müsste. Herr Dr. Hertzka hat auch mit grossem Scharfsinne eine Behauptung widerlegt, die ich gar nicht gemacht habe, nämlich, dass die österreichischen Techniker nicht im Stande sein sollten, das Problem, einer in ausserordentlich hohem Maasse gesteigerten Frequenz die nöthigen technischen Behelfe zur Verfügung zu stellen und diese Frequenz anstandslos zu bewältigen, in entsprechender Weise zu lösen. Ich habe dasjenige, was ich seinerzeit gesagt habe, soeben vollständig durchgelesen, ich kann aber nur constatiren: diese sehr scharfsinnig widerlegte Behauptung habe ich gar nicht gemacht.

Weiter hat Herr Dr. Hertzka bei der Gelegenheit, als er von den Selbstkosten sprach, es als sehr merkwürdig hingestellt, dass ich 0·4 Kreuzer per Tonnenkilometer für nicht genügend gehalten habe, und mir mitgetheilt, dass die Nordbahn einen ähnlichen Selbstkostenbetrieb aufweist. Ich kann nun die Quelle, aus der ich schöpfte, als eine ganz verlässliche ansehen, es ist der „Rechenschaftsbericht der k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb", und dieser weist für die einzelnen Linien die von mir angeführten Selbstkosten auf, ausdrücklich aber fügte ich hinzu, dass es nur wenige gut situirte Bahnen sind, die 0·5 Kreuzer Selbstkosten nachweisen; die Mehrzahl hat höhere Selbstkosten. Diese Behauptung wurde nicht widerlegt. — Auch von dem Personenzuge mit 300 Bruttotonnen war heute nicht mehr die Rede. Das sind Dinge, die als thatsächliche Berichtigungen wohl angesehen werden können; ich habe aber dem Versuche widerstanden, noch Vieles von dem, was Herr Dr. Hertzka gesagt hat, zu widerlegen. Ich muss nur noch darauf zurückkommen, dass Herr Dr. Hertzka behauptete, der Personenverkehr übe keinen Einfluss auf die

Bahnerhaltung aus, und ich glaube, dass es in der Versammlung von uns Berufsgenossen nicht nothwendig ist, zu sagen, wie die Bahnerhaltungskosten sich mit Rücksicht auf den Personenverkehr der schnellfahrenden Züge verhältnissmässig höher stellen. Wie dieses, so will ich auch so manches Andere jetzt nicht näher ausführen, und nicht die Geduld der Versammlung länger in Anspruch nehmen, sondern ich will nur nochmals am Schlusse constatiren, dass der geringe Unterschied zwischen meiner Ueberzeugung und der des Herrn Dr. Hertzka noch geringer geworden ist, und zwar ausschliesslich dadurch, dass er selbst zugab, dass seine Selbstkostenrechnung einiger Modificationen bedarf. Herr Dr. Hertzka hat diese Modification heute selbst vorgenommen, sowie auch weiters zugestanden, dass die Art und Weise der Ausnützung der Sitzplätze, wie sie von ihm das erstemal behauptet wurde, auch nicht *à la lettre* zu nehmen sei, sondern, dass er von den 75 Percent schon Einiges nachgeben würde. Die beiden Hauptvoraussetzungen seiner Rechnung sind geändert, daher das Resultat seiner Rentabilitätsrechnung nicht mehr aufrecht steht. Dies wollte ich nur in Kürze ausführen.

Mit dieser Rede hätte die Discussion ihr vorläufiges Ende gefunden, da die Stunde allzu weit vorgerückt war, um noch am selben Abende fortgeführt zu werden, die Reihe der Vortragsabende des Clubs aber für diese Saison geschlossen werden sollte. Auf Antrag des Herrn Sections-Chefs v. Nördling wurde aber beschlossen, mit Rücksicht auf die Wichtigkeit des Gegenstandes eine ausserordentliche Versammlung einzuberufen, die denn auch am 7. April stattfand. In dieser nahmen — abgesehen von einem Herrn Trabert, der sich in persönlichen Ausfällen gegen den „Nicht-Eisenbahnmann" Hertzka gefiel und dessen Spässe durch das Zischen der Versammlung eine vollkommen genügende Abfertigung erfuhren — Ober-Inspector v. Scala, Regierungsrath Morawitz und Sections-Chef v. Nördling das Wort.

Herr Ober-Inspector v. Scala kämpfte, gleichwie in seiner oben mitgetheilten Replik vom 17. März, eigentlich nicht mehr gegen das Project des Personen-Porto, sondern vertheidigte sich gegen mehrfache, unsererseits gegen ihn erhobene Einwendungen. Es ist nun keineswegs unsere Absicht, den ausgezeichneten Fähigkeiten dieses bewährten Fachmannes irgendwie nahe zu treten, und wenn er nunmehr behauptet, dass wir ihm Aeusserungen und Angriffe gegen das Personen-Porto in den Mund gelegt hätten, die von ihm nicht in dem von uns gerügten Sinne gebraucht worden seien, so haben wir durchaus keinen Grund, rechthaberisch auf unseren Anklagen zu beharren; gegen den Vorwurf der Ungerechtigkeit müssen wir uns aber trotzdem vertheidigen. Er hatte seinerzeit wörtlich Folgendes erklärt: „... Aber auch für den Bruttotonnen-Kilometer sind die von Dr. Hertzka angegebenen Selbstkosten unrichtig. Erstens weist die Mehrzahl der Bahnen 0·7 und 0·8 Kreuzer und nur sehr günstig situirte Bahnen 0·5 Kreuzer als Selbst-

kosten per Bruttotonnen-Kilometer aus . . .“ Da nun die Berufung auf die höheren Betriebskosten der „Mehrzahl der Bahnen“ doch nur dann als ein Argument gegen die Richtigkeit unserer Annahme (wonach im Durchschnitt des österreichisch-ungarischen Eisenbahnverkehrs hinkünftig mit 0·4 Kreuzer per Bruttotonnen-Kilometer das Auslangen gefunden werden sollte) einen Sinn hat, wenn darunter verstanden werden soll, dass derzeit die durchschnittlichen Kosten der österreichischen Bahnen um so viel höher seien, so wiesen wir die Unrichtigkeit dieser Auffassung an der Hand der officiellen Statistik nach. Nun erklärt Herr Ober-Inspector v. Scala, dass er nicht an die durchschnittlichen Kosten, sondern buchstäblich nur an die Kosten der Mehrzahl der Bahnen gedacht habe, und wir stehen nicht an, ihm das Zeugniss zu geben, dass er in diesem Sinne ganz Recht hat. Es gibt eben selbstverständlich viel mehr kleine Bahnen als grosse, und da die Selbstkosten für die beförderte Gewichtseinheit desto höher sind, je kleiner und verkehrsärmer die Bahn, so kann man, wenn man die Kahlenberg-Eisenbahn oder die Kuttenberger Localbahn der Ferdinands-Nordbahn oder der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ebenbürtig gegenüberstellt, in der That von einer Mehrzahl der Bahnen sprechen, deren Betriebs-Coëfficient 0·7 und 0·8 Kreuzer übersteigt. Wir dachten aber nicht daran, dass in einer Polemik über das Personen-Porto derlei Dinge in's Feld geführt werden könnten, dass man die Durchführbarkeit dieser grossen Maassregel damit glaubte bekämpfen zu dürfen, dass man auf die Betriebsverhältnisse der kleinen und kleinsten Bahnen hinwies. Mit anderen Worten, wir haben die vorgebrachte Einwendung für thatsächlich unrichtig gehalten, weil wir sie ernst nahmen; so wie sie Herr Ober-Inspector v. Scala verstanden wissen will, ist sie zwar thatsächlich richtig, unseres Dafürhaltens aber mit nichten ernst zu nehmen. Nicht anders verhält es sich mit der Klage unseres geehrten Herrn Gegners, wir hätten das, was er gegen die betriebstechnische Durchführbarkeit des Personen-Porto im Weitverkehre vorgebracht, falsch aufgefasst; er habe niemals behauptet, dass das Problem unlösbar sei, sondern nur unsere Vorschläge zur betriebstechnischen Lösung desselben für unannehmbar erklärt. Wenn dem so ist — und wir müssen gestehen, dass sich den Aeusserungen des Herrn Ober-Inspectors v. Scala

auch diese Bedeutung beilegen lässt — dann haben wir über diesen Punkt nichts weiter zu sagen. Denn es war niemals unser Ehrgeiz, eine Betriebsordnung aufzustellen, ja wir waren von vornherein überzeugt, dass die Betriebstechniker, wenn anders nur die wirthschaftliche Nützlichkeit und financielle Ertragsfähigkeit des Personen-Porto nachgewiesen wird, alle technischen Seiten der Frage in vollkommen entsprechender Weise lösen würden. Wir gaben diesbezüglich einige Fingerzeige zum Besten, lediglich zu dem Zwecke, um das Vorurtheil zu brechen, man hätte es hier mit unbesieglichen Schwierigkeiten zu thun. Und dass wir auch Herrn Ober-Inspector v. Scala zu Denjenigen zählten, welche die Lösung des Problems für unmöglich oder doch für ausserordentlich schwierig hielten, hat ganz einfach darin seinen Grund, dass er es unterliess, zu betonen, die Mittel zur Einrichtung eines derartigen Verkehrs würden sich finden lassen, er halte nur die von uns empfohlene Betriebseinrichtung für falsch. Die Discussion über das Personen-Porto hatte ja nicht den Zweck, zu untersuchen, ob die Sache in allen Punkten genau so gemacht werden müsse, wie wir es andeuten, sondern ob das Project überhaupt durchführbar sei, und wir dachten nicht daran, dass ein Fachmann aufstehen, die Undurchführbarkeit unserer Betriebsvorschläge behaupten, dabei aber sorgfältig verschweigen könne, wie er selber über den Gegenstand denke. Das hiesse ja voraussetzen, dass man gegen das Personen-Porto mit persönlichen Waffen kämpfe, dass man den Schein der Undurchführbarkeit dadurch auf diese Idee laden wolle, indem man gegen eine bestimmte Durchführungsmethode polemisire, ohne einzugestehen, dass es bessere gäbe.

Den Vorwurf, dass er offenbar den Eilzugsverkehr mit dem Weitverkehr verwechsle, wenn er behauptet, dass die kilometrischen Kosten im Weitverkehr diejenigen im Localverkehr übersteigen, oder dass die kostspieligen Einrichtungen dem Weitverkehr zur Last fallen, fasst Ober-Inspector v. Scala geradezu als persönliche Beleidigung auf. Solche Verwechslung dürfe man ihm als Fachmann nicht imputiren. Es thut uns leid, auf dieser Anklage insolange beharren zu müssen, als Herr Ober-Inspector v. Scala seine Behauptungen nicht beweist oder widerruft. Allerdings ist der in der That theure Eilzugs-

verkehr gleichzeitig auch ein Weitverkehr, und da dem so ist, so liegt eben die Vermuthung nahe, dass hier eine Verwechslung beider vorliege oder, um uns präciser auszudrücken, dass Herr Ober-Inspector v. Scala den Weitverkehr aus dem Grunde für den theureren erklärt, weil der thatsächlich theurere Eilzugsverkehr in ihm enthalten ist. Wir aber müssen auf der strengen Unterscheidung dieser beiden Verkehrskategorien bestehen, da wir ja den Eilzugsverkehr in den billigen Portosatz nicht mit einbeziehen und folglich aus der Kostspieligkeit dieses Verkehrszweiges kein Argument gegen die Richtigkeit unserer lediglich für den Normalverkehr aufgestellten Kostenberechnungen geschöpft werden kann. Hier gilt, gerade wie im Lastenverkehr, dass die Kosten per Kilometer desto mässiger werden, je grössere Strecken die Fracht durchläuft. Aber auch bezüglich der den Personenverkehr ganz im Allgemeinen belastenden Mehrkosten macht man sich sehr übertriebene Vorstellungen. Allerdings gibt es gewisse Ausgaben, die vorwiegend dem Personendienste zufallen, aber es stehen ihnen nicht minder erhebliche Mehrkosten des Lastenverkehrs gegenüber. Ja selbst mit Rücksicht auf die Anlagekosten, von denen so häufig behauptet wird, dass sie durch die Rücksicht auf den Personendienst ungebührlich vertheuert würden, kann füglich das Gegentheil bewiesen werden, dass nämlich eine ausschliesslich dem Personenverkehr dienende Bahn in der Regel sogar wohlfeiler wäre, als eine blos für den Lastenverkehr bestimmte. Denn wenn die Personenhallen auch kostspieliger sind als gleich grosse Waarenhallen, so müssen eben die Waarenhallen in der Regel zehn- und hundertfach ausgedehnter sein als die Personenhallen, und insbesondere in der Nähe der grossen Städte verschlingen die ungeheuren Güter-Bahnhöfe wegen der Höhe der Terrainpreise Unsummen, gegen welche noch so prachtvoll und verschwenderisch ausgestattete Personen-Bahnhöfe gar nicht in die Wagschale fallen.

Dass trotzdem die gerade in Fachkreisen weitverbreitete Anschauung entstehen konnte, die kostspieligen Einrichtungen belasteten den Personenverkehr, können wir uns nur daraus erklären, dass man eben den Güterverkehr und die mit ihm verbundenen Kosten als etwas Selbstverständliches, unter allen Umständen Gegebenes betrachtet, und gleichsam von der Voraus-

setzung ausgeht, dass sie auch auf den Personenverkehr zu repartiren seien, während die diesem ausschliesslich zur Last fallenden Kosten ihm auch ausschliesslich zugeschrieben werden. Das ist aber ganz unrichtig. Die zahlreichen Weichensteller und Stationsbeamten, die riesigen Güterbahnhöfe und ungebührlich ausgedehnten Stationsanlagen haben ebensowenig mit dem Personenverkehr etwas zu thun, als die grossen Radien, die Wartesäle und die Eilzugs-Locomotiven mit dem Lastenverkehre.

Die nun folgende Rede des Herrn Regierungsrathes Morawitz (gew. Directors der Kronprinz Rudolph-Bahn) reproduciren wir wörtlich, da auf dieselbe von Seite der Gegner des Personen-Porto ganz besonderes Gewicht gelegt wird, wie denn auch Regierungsrath v. Morawitz *quasi* als „Generalredner der Opposition" in die Discussion eintrat. Die Rede lautet:

„Herr Dr. Hertzka hat in seinem letzten Vortrage der Meinung Ausdruck gegeben, dass das Festhalten der Fachmänner an dem Herkömmlichen Ursache der bisher in diesem Kreise laut gewordenen Gegnerschaft zu seinem Projecte des Personen-Porto sei, und er hat diese Meinung durch ein Beispiel zu erhärten gesucht, auf welches ich nur desshalb zurückzukommen mir erlauben will, weil es mir einen willkommenen Ausgangspunkt für meine Erörterung bietet, bei welcher ich mich bestreben will, bereits Gesagtes möglichst nicht zu wiederholen, und welche vornehmlich den — ich bin es sicher — auch von Ihnen gebilligten Zweck haben soll, meinen sehr verehrten Freund, Herrn Dr. Hertzka, von jener vorgefassten Meinung abzubringen.

In dem erwähnten Beispiele nun waren es aber gerade nicht Fachmänner im eigentlichen Sinne, welche an dem Herkömmlichen festhielten, es war das Inquisitions-Tribunal, welches nicht aus fachlichen, sondern aus religiösen Gründen Galilei zur Abschwörung seines Lehrsatzes verhalten wollte. Es war ferner jene von Galilei aufgestellte These eine theoretische, keine praktische und keine financielle. Die Frage aber, die wir jetzt behandeln, ist im Gegentheile keine theoretische; sie ist eine eminent praktische und in das allgemeine und volkswirthschaftliche Leben tief eingreifende; sie ist eine commercielle und financielle Frage; ein Thema sonach, welches sich nicht nach mathematischen Formeln oder dergleichen, sondern nur

nach den Erfahrungen der Praxis oder nach dem wirklichen Bedürfnisse behandeln lässt. Die Eisenbahn-Fachmänner sind sich aber vollkommen bewusst, dass, wenn im praktischen Leben sich irgend ein unabweisliches Bedürfniss nach Aenderung oder Erneuerung herausstellt, über einen eventuellen theoretischen Widerstand ihrerseits unnachsichtlich zur Tagesordnung übergegangen wird.

Allein auch die unleugbaren Thatsachen haben bewiesen, dass gerade bei den Eisenbahnen, welche seit ihrem Bestande ungefähr so viele Jahrzehnte datiren, als die von Galilei bekämpfte Meinung etwa Jahrtausende zählte, an dem Herkömmlichen nicht festgehalten wurde, noch wird. Wenn wir den ersten Eisenbahnzug auf der Liverpool-Manchester Bahn, wie er uns aus Beschreibungen bekannt ist — wenn wir die offenen, mit Ledervorhängen gegen die Unbill der Witterung nothdürftig geschützten Waggons der Linz-Gmundener Bahn, wie wir sie zum Theile selbst gesehen haben, mit unseren jetzigen Eisenbahnzügen, mit den luxuriös ausgestatteten, im Winter nur oft zu überheizten Eisenbahnwagen vergleichen, dann ist wohl ein bedeutender Fortschritt in der Beförderungsart der Eisenbahnreisenden umsoweniger zu leugnen, gar wenn beachtet wird, dass einerseits jetzt mit nicht geahnter Geschwindigkeit gefahren wird, während andererseits Localzüge eingeführt wurden, welche bei jedem 3., 4. oder 5. Wächterhause anhalten, um Passagiere abzusetzen oder aufzunehmen. Wenn weiter gerechtermaassen erwogen wird, dass eine vierte Wagenclasse eingeführt wurde, die allerdings sich nicht allerwärts bewährte, dass permanente Ermässigungen durch Tour- und Retourkarten, ferner für die arbeitenden Classen, für Studirende, für Vereine etc.; dass allgemeine, weitgehende Ermässigungen von Fall zu Fall, wie bei Ausstellungen, für Vergnügungszüge etc. gewährt werden; wenn als ganz drastisches Beispiel vorgeführt wird, dass Ruderschiffern und Flössern, welche mit Cerealien, Obst, Holz u. s. w. nicht blos auf der Donau, sondern auch auf Nebenflüssen stromabwärts neben Bahnen fahren, und die, am Orte ihrer Bestimmung angelangt, ihre Schiffe factisch hinter sich verbrennen, indem sie selbe als Brennholz verwerthen, dass diesen Schiffern und Flössern durch Fahrpreis-Ermässigungen für ihre Heimkehr mit der

Eisenbahn sogar die Gelegenheit geboten wird, die Concurrenz, welche sie mit ihrer Fracht der Bahn bieten, noch leichter bewerkstelligen zu können; wenn die erst in neuester Zeit verringerten Personentaxen der Staatsbahnen in Betracht kommen — dann kann wohl behauptet werden, dass auch hinsichtlich des Preises im Personenverkehre an dem Normalen, an dem Herkömmlichen nicht festgehalten wird.

Die gegnerische Haltung liegt also nicht in der Gegnerschaft *quand-même*, sie liegt vielmehr und zunächst nur darin, dass in dem projectirten Personen-Porto das richtige Verhältniss zwischen Leistung und Preis nicht gefunden werden kann. Es ist ein volkswirthschaftlicher Grundsatz, dass ein Missverhältniss zwischen diesen beiden Factoren nicht bestehen darf, und dass dort, wo ein solches besteht, dies nur auf Kosten der Leistung oder des Leistenden geschehen kann.

Bei den Discussionen über den vorliegenden Gegenstand ist das Briefporto als naheliegendes und lehrreiches Beispiel nach verschiedener Richtung hin angewendet worden. Auch ich will mich dessen bedienen, indem ich aus dem Entgegenhalte des Personen-Porto zum Briefporto den Schluss ziehe, dass, wenn bei dem Briefporto das richtige Verhältniss zwischen Leistung und Preis besteht, dies bei dem Personen-Porto nicht der Fall ist. Denn wenn die Beförderung eines Briefes von Wien nach Vöslau mit 5 Kreuzern richtig taxirt ist, so ist es zweifellos, dass ein Personen-Porto von 10 Kreuzern für diese Strecke ein zu kleines, also ein nicht richtiges ist. Oder sollte die Beförderung einer Person von Wien nach Triest, von Feldkirch nach Hermannstadt den fünffachen Kosten der Beförderung eines Briefes auf diesen Strecken gleichkommen? Allein auch bei dem Briefporto selbst bestehen mehrere Taxen. Wir zahlen 2 Kreuzer für Correspondenzkarten, wobei das Papier gratis ist, 3 Kreuzer für Localbriefe, 5 Kreuzer für weitere Briefsendungen, und wir haben einen Tarif für einfache und Retour-Recommandirung und einen solchen von 10 und 20 Kreuzern für pneumatische Local-Correspondenzen. Trotz der bedeutenden Vereinfachung und Verbilligung des Briefporto also doch noch immer keinen Durchschnitt, noch immer kein Preisminimum, trotzdem beispielsweise die Beförderung einer

Correspondenzkarte und eines Briefes oder die gleichfalls ungleich taxirte Beförderung einer offenen und einer geschlossenen Briefsendung, an sich, in der eigentlichen Leistung der Transport-Anstalt, in den Selbstkosten also, keinen Unterschied nachweist und dies Alles auch noch trotz dessen, dass die Eisenbahnen einen Grosstheil jener Leistung ohne Entgelt vollziehen, den eigentlich die Postanstalt tragen müsste. Wenn noch erwogen wird, dass auf dem Lande für die Zustellung der Briefe und je nach der Distanz oder nach der Lage des Bestimmungsortes Zustellungsgebühren von 1, 2 und selbst bis 10 Kreuzer — wenn auch nicht an das Aerar — bezahlt werden, so ist im Zusammenhange mit dem Vorgesagten erwiesen, dass auch die Briefbeförderung nach Classen erfolgt und dass auch bei dem Briefporto getrachtet wird, in gewissem Sinne Leistung und Preis — diesen aber nicht nur nach den reinen Selbstkosten, sondern unter Berücksichtigung eines, und nicht geringen, Ertragsüberschusses — möglichst in Einklang zu bringen.

Nehmen wir unsere Localbeförderungsmittel, so finden wir bei den Droschken und Fiakern Zeit- und Distanztaxen, und wir finden Distanz- und Zonentaxen beim Omnibusverkehre. Wir finden ferner, dass für die Tramway, welche doch nur den Localverkehr vermittelt, eine ganze Tarifscala, und zwar nach Entfernungen, aufgestellt ist; wieder nur wegen des Verhältnisses vom Preis zur Leistung. Wenn demnach eine Tramwayfahrt innerhalb der Linien 8 Kreuzer, eine Fahrt von einem Punkte der Ringstrasse nach Penzing oder Dornbach 15 Kreuzer und zum Central-Friedhofe 20 Kreuzer kostet; wenn eine Fahrt mit der Dampftramway auf der 10 Kilometer langen Strecke Hietzing-Perchtoldsdorf in der dritten Classe mit 25 Kreuzern, in der zweiten Classe mit 40 Kreuzern bezahlt werden muss — so kann ein Personen-Porto von 10 Kreuzern für eine Eisenbahnfahrt auf Distanzen bis 30 Kilometer und von 25 Kreuzern auf jede weitere Distanz, ja sogar von einem Pole der Monarchie zu dem anderen, gewiss als in keinem Verhältnisse zur Leistung dieser Art der Beförderung angesehen werden.

Und umgekehrt: wenn die Preise von 10 und 25 Kreuzern für das Personen-Porto die richtigen wären, welche Taxe müsste im Verhältniss der Leistung für den Omnibus- und Tramway-Verkehr, welche Taxe für die Beförderung eines Briefes

bezahlt werden! Wäre die entsprechende Münze hiefür nicht so klein, dass sie kaum geprägt werden könnte, und würden dann überhaupt bei solchen Taxen noch Briefe befördert werden, Omnibus- und Tramway-Unternehmungen noch existiren können?

Ein anderes Beispiel:

Auf der Berliner Stadtbahn besteht ebenfalls kein Durchschnittspreis. Die Taxe variirt für die sieben Zwischenstationen in vier Abstufungen, und zwar: da die erste Classe nicht besteht, für die zweite Classe von 0·2 bis 0·5 Mark und für die dritte Classe von 0·1 bis 0·4 Mark, das ist von 10 bis 25 Kreuzer, beziehungsweise von 5 bis 20 Kreuzer in Gold für 14·3 Kilometer. Für den Verkehr auf der Stadt- und Ringbahn, für den Verkehr auf der Ringbahn selbst, für den Verkehr auf diesen Linien nach den Vororten besteht eine ganze Serie von normalen und Ausnahms-Tarife, welche ebenfalls auf Grund der Entfernungen aufgestellt sind und selbst bis 2·4 Mark für die zweite Classe, und 1·6 für die dritte Classe, das ist bis 1 Gulden 20 Kreuzer und 80 Kreuzer in Gold für die weiteste Distanz von 43·3 Kilometer ansteigen.

Die vor 22 Jahren eröffnete Londoner Untergrundbahn, gewiss eine Musterbahn, deren Fahrplan so umfangreich ist wie Waldheim's „Conducteur", während ihre Linie etwa so gross ist wie jene unserer Wiener Gürtelstrasse, und deren Lage zur Stadt London sich mit der Lage der Ringstrasse zur Stadt Wien vergleichen lässt, hat ebenfalls Stations-Tarife, die allerdings nicht ausschliesslich auf die Entfernungen allein basiren, sondern auf diese unter Berücksichtigung der Concurrenzen mit Dampfschiffen, Pferdebahnen, Omnibussen, Droschken und selbst mit Obergrundbahnen.

Auch die Pariser Gürtelbahn, welche, wie die Metropolitan-Railway, drei Wagenclassen führt, übrigens aber, trotz sehr niedriger Grundtaxe, in Folge ihrer, dem äussersten Stadtringe folgenden Trace einen gegen die beiden vorbesprochenen Stadtbahnen untergeordneten Personen-Localverkehr hat, hat Distanz-Tarife.

Wenn nun erwogen wird, dass selbst bei Stadtbahnen, auf denen in ganz kurzen Intervallen, streckenweise von 10 Minuten und darunter Züge verkehren, welche voll aus-

zunützan nur im Interesse der Bahneigenthümer — es sind diese in Berlin der Staat, in London und Paris Privatunternehmungen — liegen würde, und was ja gewiss nur durch einen möglichst niederen, vereinfachten Tarif am ehesten zu erreichen wäre; wenn erwogen wird, dass die vorsichtigen und sparsamen Preussen, die guten Rechner, die Engländer, die leichter beweglichen Franzosen, bei solchen kurzen, geschlossenen Linien also, und trotz der Concurrenz mit den verschiedenen Strassenvehikeln, in London überdies mit den Themsedampfern und anderen Bahnen, keine Durchschnittstaxe aufstellen und die Fahrpreise der zwei, betreffend drei Wagenclassen im Grossen und Ganzen auf die Entfernungen der Stationen basiren, so ist damit ein eminent praktisches Beispiel gegeben, wie auch anderwärts, selbst bei localen Verkehrsmitteln, durch Distanz-Tarife getrachtet wird, den Preis mit der Leistung in Einklang zu bringen. Aus dem Vorbesagten ist aber die Folgerung gewiss zulässig und voll gerechtfertigt, dass dieser Einklang für grössere Distanzen um so mehr zu wahren ist, und dass ein Personen-Porto von beispielsweise 10 Kreuzern für die 30 Kilometer lange Strecke Wien-Vöslau und von 25 Kreuzern für die 600 Kilometer lange Strecke Wien-Triest, oder für die 1700 Kilometer lange Strecke Feldkirch-Hermannstadt — mit Einem Worte: dass nur ein Localpreis und nur ein Weitfahrpreis, selbst mit dem Systeme verhältnissmässig höherer Beträge, auf sämmtlichen österreichisch-ungarischen Bahnen inaugurirt, ein Experiment wäre, dessen Kosten, da der Preis der Leistung nicht entspricht, naturgemäss nur der Leistende, die Eisenbahn zu tragen hat

Dass aber Eisenbahnen in Privathänden diese Kosten nicht tragen könnten, ist wohl eben so sicher, als es unzweifelhaft ist, dass, wenn der Staat für die in seinem Besitze befindlichen oder von ihm subventionirten Bahnen diese Kosten — und angenommen selbst nur für die Jahre bis zum *status quo ante* — tragen sollte, bei der betreffenden Budget-Verhandlung ein weit intensiverer Sturm hervorgerufen würde, als es jener war, den die jüngste Eisenbahnfrage im Reichsrathe aufgewirbelt hat. Dass aber eine gesetzliche Bewilligung für das beantragte Personen-Porto nicht erfolgen würde, kann gerade aus den in dieser Verhandlung von den Vertheidigern und von den Gegnern

in's Feld geführten financiellen Momenten mit aller Sicherheit geschlossen werden.

Zudem kommt, dass es ja so sehr naheliegt, dass, wenn heute ein Durchschnitts-, und noch dazu ein bedingt niedriges Durchschnitts-Porto für den Personenverkehr eingeführt würde, morgen in noch lebhafterer Weise und mit noch wichtigerer und richtigerer Begründung das Verlangen nach einem entsprechend niederen Durchschnitts-Porto für den Gepäcks-, Eilgut- und Frachtverkehr laut würde! Die daraus resultirenden Consequenzen für den Bestand und die Vermehrung von Eisenbahnen will ich nicht ziehen.

Eine Illustration zu dem Gesagten bietet — neben dem vom Herrn Central-Inspector v. Schreiber gegebenen Beispiele, nach welchem es in England eines Zeitraumes von mehr als zwanzig Jahren nach Einführung des Penny-Porto bedurfte, um bei einer dreifachen Steigerung der Regie das anfängliche Reinerträgniss wieder zu erreichen — die Wiener Tramway, welche in dem abgelaufenen Vierteljahre, seitdem die Taxe von zehn, beziehungsweise neun Kreuzern auf acht Kreuzer herabgesetzt wurde, eine Mindereinnahme von 40,000 Gulden oder ungefähr 6 Percent zu verzeichnen hat, welche hoffentlich bei der verhältnissmässig geringen Reduction des Preises nicht sehr lange anhalten wird. Dieselbe erfolgte nämlich von 100 Percent auf rund nur 84 Percent, und während jene des englischen Briefporto auf rund 13 Percent statthatte (in Oesterreich war diese Reduction eine viel geringere), würde das Personen-Porto bei dem angenommenen Durchschnitte von 100 Kilometern einer Herabsetzung der dermaligen Preise auf rund 5 Percent in der ersten Classe und 10 Percent in der dritten Classe, und beispielsweise für die 600 Kilometer lange Route Wien-Triest einer solchen auf gar $^3/_4$ Percent für die erste und $1^1/_2$ Percent für die dritte Classe gleichkommen. Wenn nun die wichtige Thatsache Beachtung findet, dass das Briefschreiben und der Tramway-Verkehr bereits solches Bedürfniss geworden sind, wie ungefähr das Wohnen und Essen, was doch in diesem Maasse von dem Eisenbahnverkehr nicht gesagt werden kann, so zeigen uns diese Zahlen wohl deutlich und klar, dass, unter der selbstredenden Voraussetzung, dass durch den verminderten Tarif die Zahl der Reisenden bedeutend zunehmen würde, doch noch immer eine gar statt-

liche Reihe von Jahren, nicht aber eine „kürzeste Frist", wie sie angenommen wurde, verstreichen müsste, um bei dem nicht zu übersehenden Umstande, dass eine Steigerung des Personenverkehrs an sich schon von Jahr zu Jahr stattfindet, auf den *status quo* zu gelangen.

Es kann an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, es muss im Gegentheile sehr ernst betont werden, dass, wenn das projectirte Personen-Porto jetzt Thatsache würde, das Kapital für die Erbauung einer Wiener Stadtbahn aller Wahrscheinlichkeit nach nicht zu finden wäre; denn wenn 10 und 25 Kreuzer als das Maximum für die Beförderung einer Person auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen zu gelten hätten, welcher minimale Satz würde für die Beförderung einer Person auf der Wiener Stadtbahn im Verhältnisse resultiren, und wer würde dann die Herstellung dieser Bahn übernehmen, wer könnte das Anlagekapital selbst für den Fall riskiren, dass ausnahmsweise höhere Tarife bewilligt würden, da ja später jederzeit die gleichen Consequenzen, wie für das Personen-Porto, gezogen und die dann durch die Thatsache eines solchen Porto begründeten Pressionen nicht mehr eingedämmt werden könnten?

So wie man zum Kriegführen bekanntlich nur drei Dinge benöthigt, nämlich Geld, Geld und Geld, so braucht man dieselben drei Dinge nicht minder zur Herstellung und zum Betriebe von Eisenbahnen, und es braucht sie der Staat, der Eisenbahnen baut und betreibt, gerade so, wie die Privat-Unternehmung. Dass aber, so wie vorhin erörtert, sich kein Kapital für eine Wiener Stadtbahn, sich auch kein Kapital für irgend eine andere Eisenbahn finden würde, lässt wohl keinen Zweifel zu. Das Kapital lässt sich mit der Zukunft nicht vertrösten, es rechnet mit gegebenen Factoren, und zum mindesten würde es so lange zögern, für neue Bahnen investirt zu werden, bis ein, wenn entsprechendes, Resultat über den financiellen Einfluss des Porto vorliegen würde. Dass aber — ein solches selbst vorausgesetzt — viele Jahre bis zu dessen Erreichung verstreichen würden, ist so unzweifelhaft, wie in Folge dessen eine langjährige Stagnation im Eisenbahnbaue, die wieder den für die Erreichung dieses Resultates so nothwendigen Verkehrs-

aufschwung hemmen würde. Und so wäre bei dem Streben nach dem Besten das Gute selbst höchst gefährdet.

Die früher erwähnte Voraussetzung der Verkehrssteigerung muss aber auf die thatsächlich vorhandene Möglichkeit der Zunahme basirt sein, und auch hiefür mögen uns zwei Beispiele aus der Praxis dienen.

Herr Dr. Hertzka findet, dass eine Verfünffachung des dermaligen — also schon sehr ausgebildeten — Verkehrs jenen *status quo* erreichen würde, dass jedoch eine weit grössere Steigerung mit Sicherheit zu erwarten ist. Wenn dem entgegengehalten wird, dass eine im Jahre 1869 eröffnete, in industriereicher Gegend gelegene österreichische Bahn, im ersten Jahre ihres Betriebes per 1 Kilometer 1120, im Jahre 1880 2887 Personen beförderte, sonach nach 20jährigem Bestand ihr Personenverkehr sich nur auf das $2^1/_2$fache steigerte; dass ferner die Metropolitan-Railway, die im ersten Jahre rund 9·5 Millionen Personen beförderte, sechs Jahre brauchte, um diesen ursprünglichen Verkehr zu vervierfachen, und dass die Metropolitan- und Metropolitan-District-Railway zusammen in den ersten vier Jahren, für welche mir die bezüglichen Resultate vorlagen, ihren Verkehr nur um einen geringen Bruchtheil, in diesen vier Jahren nur um $^1/_{12}$ erhöhten, so kann der früher erwähnten Voraussetzung einer Verfünffachung und darüber, und ich wiederhole, des bereits ausgebildeten und nicht erst neu zu schaffenden Verkehrs in unseren Landen nicht entfernt zugestimmt werden, und dies umsoweniger, als die günstigen Verhältnisse, wie sie für die Londoner Untergrundbahn bestehen, wonach obiges zweite Beispiel nur als weitestgehendes gelten kann, nirgends mehr vorhanden sind, noch irgendwie eintreten können; denn nirgendwo ist das Bedürfniss für den Bahnverkehr, nirgendwo sind alle Elemente für einen geradezu riesenhaft zu nennenden Verkehr so eminent vorhanden. wie eben in London.

Und indem ich hervorhebe, dass jede Steigerung, selbst in London, wie nachgewiesen — geschweige denn anderswo — ihre natürliche Grenze findet, bin ich bei dem anderen Grunde der Gegnerschaft angelangt, dem noch ein weiteres, dem volkswirthschaftlichen Leben der jüngsten Zeit entnommenes Beispiel voranzuschicken mir gestattet werden möge.

Die Zuckerkrise ist noch in unser Aller traurigen Erinnerung. Dieselbe hatte bekanntlich ihren Ursprung in der Ueberproduction, das heisst darin, dass Production und Consumtion nicht in dem richtigen Verhältniss gestanden sind. Die Consumtion konnte durch eine Verminderung des Preises nicht gehoben werden; die Folge davon war der Rückgang der Production, der Producenten; also wieder nur, weil, auf unseren heute discutirten Gegenstand angewendet, gewissermaassen Leistung und Preis oder, besser gesagt, Leistung und Bedürfniss nicht adäquat waren.

Ist das wahre, allgemein gefühlte — geschäftlich, volkswirthschaftlich und nicht ideal gefühlte — Bedürfniss nach einem geringeren Fahrpreise und nach einem vereinfachteren Systeme vorhanden? Es ist schon zugestanden worden, und ich schliesse mich der Anschauung vollinhaltlich an, dass auf die Verringerung der Fahrpreise hinzielende Wünsche erfüllt werden sollten und zu erfüllen sind; im Localverkehre von den einzelnen Centren so weitgehend als möglich; im Weitverkehre in enger gesteckten Grenzen; etwa durch die Aufhebung des Freigepäckes, dessen Transportkosten den Personenfahrtaxen anhaften; durch Zonen-, Differential-Tarife, durch höhere Einheitssätze für die einfache Fahrt und grössere Ermässigungen für mehrfache Fahrt auch für Weitdistanzen etc. (Die Staatsbahnen werden uns übrigens über den Erfolg der Tarifherabsetzung im Local- und Weitverkehre wohl bald belehren.) Ich kann mich zu der Anschauung nicht bekennen, dass ein volkswirthschaftliches Bedürfniss nach Aufhebung aller Wagenclassen, nach einem so niederen Durchschnittssatze für alle ausserhalb des Localverkehres gelegenen Distanzen wirklich vorhanden ist.

Wenn auch durch die früher erwähnten Beispiele gerade nicht ermuthigt, so will ich doch annehmen und, um entgegenzukommen, gerne annehmen — wenn auch nicht im ganzen, wie proponirten Umfange — dass in einem Gebiete von geringerem Durchmesser, in einem Lande mit dichter Bevölkerung und gleichmässig vertheilter, grosser und reicher Industrie, die Etablirung eines Durchschnittssatzes von möglichst minimer Höhe Bedürfniss und daher auch durchführbar werden kann. Ein Land aber, wie unser Oesterreich-Ungarn, das mehrere sociale, politische und wirthschaftliche Verkehrs-Centren hat;

ein Land, in welchem die landwirthschaftlichen, gewerblichen und industriellen Factoren so ungleichartig vertheilt sind; ein Staat, welcher überdies zum grossen Theile Agricultur betreibt, die einen steten, regelmässig geschäftlichen Personenverkehr nicht bedingt oder erfordert; ein solcher Staat, wie Oesterreich-Ungarn, in dem bei seiner Ausdehnung von rund 624,000 Quadrat-Kilometern 61 Einwohner auf 1 Quadrat-Kilometer entfallen, und das unter den 18 europäischen Staaten hinsichtlich seiner Bevölkerungs-Dichtigkeit erst den achten Rang einnimmt: ein solcher Staat hat ganz andere, und — sagen wir es sofort — viel geringere Verkehrs-Bedürfnisse, wie zum Beispiel unter den sieben vorrangirenden Staaten das circa $^1/_{21}$ so grosse Belgien, die $^1/_{18}$ so grossen Niederlande einschliesslich Luxemburg, das $^1/_4$ so grosse England und wie der — unter den 18 Staaten selbstredend nicht separat gerechnete, aber hinsichtlich seines Verkehrs einem Lande gleich zu achtende — 1/3000 so grosse London-District, welche Gebiete per 1 Quadrat-Kilometer eine 3-, 2-, $2^1/_2$-, beziehungsweise 175mal dichtere Bevölkerung als Oesterreich-Ungarn haben; wie Verkehrsgebiete also, welche eine Verkehrssteigerung — noch insbesondere durch eine reiche Industrie, durch den regsten Handel und Wandel unterstützt — eher ermöglichen, und in welchen, wie gesagt, ein Personen-Porto Bedürfniss werden kann, aber noch nicht ist, und daher auch noch nicht gefordert wurde.

Wenn wir weiter erwägen, dass unter den 18 europäischen Staaten Oesterreich-Ungarn hinsichtlich der Ausdehnung seines Eisenbahnnetzes erst den neunten Rang in Bezug auf den Flächeninhalt und erst den zehnten Rang in Bezug auf die Einwohnerzahl einnimmt, dann gelangen wir zu der Ueberzeugung, dass wir eher als der Vereinfachung oder so wesentlichen Verbilligung des Personentarifs, der Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes bedürfen, durch welche ja dann jener Voraussetzung der Verkehrssteigerung, beziehungsweise der Möglichkeit der Verbilligung wirksamst vorgearbeitet würde; einer Erweiterung, die aber, wie schon früher dargethan, durch das Personen-Porto höchst gefährdet wäre.

So oft und wo immer Eisenbahnen gebaut wurden, hat sich schon zum ersten Spatenstich mehr als eine genügende Anzahl von Arbeitern aus Italien, Krain, Dalmatien, Böhmen

u. s. w. eingefunden. Die Bauthätigkeit in Wien hatte zur Zeit ihres grössten Aufschwunges nie einen Mangel an Arbeitern, die aus der Ferne zu berufen waren, aufzuweisen Unserer Landwirthschaft fehlte es nie an Arbeitern zu den zwei Perioden im Jahre, sobald sie derselben bedurfte und mit den localen Kräften nicht ihr Auslangen fand.

Dies Alles bei dem dermaligen normalen, beziehungsweise ermässigten Tarife. Und dass die Arbeiter auch bei diesen Taxen ihre Rechnung finden mussten, geht ja eben daraus hervor, dass sie an keiner Arbeitsstelle fehlten. Nicht der Fahrpreis, insolange er innerhalb der Grenzen der Leistungsmöglichkeit sich bewegt, ist für ihn ausschlaggebend. Zahlt ja der Schlosser, die Näherin, der Diurnist für die Gelegenheit, eine Viertel- oder eine halbe Stunde früher als zu Fusse an die Arbeitsstelle, in das Bureau zu gelangen, oder diese Zeit länger in seinem Heim bleiben, oder selbst den Weg vor der Unbill des Wetters geschützt zurücklegen zu können, täglich gerne seine zehn Kreuzer oder zweimal zehn Kreuzer der Tramway oder Stadtbahn. Und doch ist diese gewiss unverhältnissmässig grösser derjenigen gegenüber, die der Erdarbeiter, der Maurer, der Steinmetz einmal des Jahres leisten muss, um von der Ferne an einen Arbeitsort überhaupt zu gelangen, und nur ein zweitesmal im Jahre noch, um wieder heimzukehren.

Der Kaufmann, der Geschäftsreisende würde wohl durch das projectirte Personen-Porto profitiren, nicht aber hiedurch das grosse, consumirende Publicum, denn die Ersparniss an Reisekosten wäre im Verhältniss zur Gesammtregie so gering, dass eine Vertheilung auf den Preis der Consumtions-Artikel ihrer Geringfügigkeit wegen kaum stattfinden könnte, nach allen bisherigen Erfahrungen also gewiss nicht stattfinden würde.

Dem Vergnügungsreisenden müssen die bisherigen oder etwa noch weitergehende Ermässigungen genügen, und würden selbst die weitestgehenden diesen Verkehr nicht ausschlaggebend fördern. Denn nur wer Zeit hat, das heisst, wer Geld hat, denn „Zeit ist Geld“, fährt zu seinem Vergnügen und stellt eine eventuelle Ersparniss an reinen Fahrtspesen, die sich durch das längere Fahren überdies noch vermindert, nicht als ausschlaggebende Post in seine Berechnung. Ganz treffend wurde bei der letzten Discussion hier bemerkt, dass der Eisen-

bahnbeamte nie desshalb eine Reise unternimmt, weil er keine Fahrkarte zu lösen hat. Er fährt eben nicht, weil er keine Zeit hiefür hat.

Und weil Zeit Geld ist, wird auch der kleine Geschäftsmann, der kleine Gewerbsmann, trotz eines billigen Fahrpreises, keine öfteren weiten Reisen antreten, um seine Verbrauchsartikel, sein Rohmateriale am Ursprunge der Production einzukaufen oder seine Erzeugnisse am Orte der Consumtion zu verkaufen. Denn abgesehen von seinem verhältnissmässig geringen Geschäftsumfange, der an und für sich grössere Reisen nicht verträgt, und abgesehen davon, dass das Reisen nebst der Fahrtaxe auch noch andere Spesen bedingt, würde er an Zeit verlieren, was er am Fahrpreise gewinnt, denn das Personen-Porto hätte eine verlangsamte Fahrt zur Bedingung oder zur Folge, welche für weite Strecken gar sehr in's Gewicht fiele. Er wird sich nach wie vor und mit Vortheil des Zwischenhandels bedienen.

Ich habe früher der Meinung Ausdruck gegeben und zu erweisen gesucht, dass nicht nach einer so weit gehenden, als beantragten Verwohlfeilung des Fahrens auf den Eisenbahnen, sondern eher nach Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes ein wirkliches Bedürfniss vorhanden ist, und ich habe dies jetzt noch dahin zu ergänzen, dass die stets verfeinerte Lebensweise, die immer rascher und rascher wechselnden Geschäftsverhältnisse, die sich stets erneuernden Geschäftszweige im Handel wie in der Industrie u. dgl. mehr einerseits ein bequemes Fahren, andererseits einen möglichst häufigen Zugsverkehr und ein immer schnelleres Tempo desselben bedingen. Die immer luxuriöser und bequemer eingerichteten Salon-, Schlaf- und Speisewagen einerseits, andererseits die verminderten, zum Theile gänzlich aufgehobenen gemischten Züge, die immer mehr und mehr auf den Fahrplänen erscheinenden Eil-, Courier- und Blitzzüge, der nach etwa einjährigem Bestande statt wöchentlich zweimal nunmehr täglich verkehren wird, haben den einschlägigen Bedürfnissen der Jetztzeit ihren Stempel aufgedrückt. Auch nach dem Projecte des Herrn Dr. Hertzka sollen Luxuswagen zu höheren Preisen verkehren. Die Schnelligkeit des Verkehres, die Eilzüge, Blitzzüge etc. wird mein sehr verehrter Freund, ein so hervorragender Interpret der öffentlichen Meinung,

gewiss nicht aus den Fahrplänen gestrichen sehen wollen. Selbst wenn „Rascher fahren“ nicht mehr als Fortschritt angesehen wird — „Langsam fahren“ wäre jedenfalls bedeutender Rückschritt, und wenn derselbe seitens der Eisenbahnen in technischer und financieller Rücksicht gewiss leichter und vortheilhafter als das „Rascher fahren“ zu inscenirен ist — praktisch wäre es jetzt nicht mehr durchführbar. Kann da nicht und sofort, ohne jedes Weitere, behauptet werden, dass, da das Personen-Porto jenes „Langsamer fahren“ zur Consequenz oder gar zur Bedingung hat, nichts Anderes von dem in Rede stehenden Projecte übrig bliebe, als die allgemeine Wiedereinführung der gemischten Züge, der Frachtzüge mit angehängten Personenwagen dritter Classe zu besonders ermässigten Preisen?

Nicht das Bedürfniss, wohlfeiler zu fahren, hat die Eisenbahnen in's Leben gerufen. Die Verwohlfeilung des Fahrens war nur eine Folge. Zeitersparniss, raschere, pünktlichere und regelmässigere Fortbewegung grösserer Massen, das war der Zweck, das Ziel. Die Eisenbahnen verringern die Distanzen — das war, das ist ihr Motto; sie aber verschwinden zu machen, das werden sie nie vollbringen.

Noch sei es mir gestattet, in Ergänzung dessen, was Herr Ober-Inspector v. Scala hinsichtlich des Einflusses des Personenverkehrs auf die Oberbau-Erhaltung letzthin erwähnte, Herrn Dr. Hertzka einzuladen, sich mit mir auf irgend einen oder, besser, nach allen Personen-Bahnhöfen im Geiste zu begeben und zu beachten, welche theuren Grundeinlösungskosten den Eisenbahnen daraus erwachsen, dass sie, im Interesse des Personenverkehrs die Bahnhöfe möglichst nahe an die Ortschaften zu legen verhalten sind; ferner die, je nach der Oertlichkeit, mehr oder minder grossen, mehr oder weniger luxuriösen, nur dem Personenverkehr gewidmeten Aufnahmsgebäude, ihre umfangreichen Vestibule und Gepäckshallen, ihre ausgedehnten Wartesäle und Restaurationen, ihre riesigen Personenhallen, dann die eleganten Personenwagen, die bedeutenden Sicherheitsvorkehrungen und Maassnahmen, und überhaupt Alles und Jegliches, was noch weiter mit dem Personenverkehre jedem Laienauge selbst erkennbar ist, zu vergleichen mit den einfach gebauten und primitiv eingerichteten Waarenhallen, mit den einfachen Frachtwagen, mit den weit geringeren Neben-

umständen und Nebenauslagen, die mit dem Waarenverkehre zusammenhängen — und er wird, gar wenn er den Vergleich auch auf die Verkehrsgeschwindigkeiten ausdehnt, auch ohne jeden detaillirten Zahlennachweis, doch nur gewiss die volle Ueberzeugung gewinnen, dass die Bau-, Erhaltungs- und Betriebskosten, welche für den Personenverkehr erwachsen, ganz anders geartete, weitaus höhere sein müssen, als jene, welche durch den Frachtverkehr einer Bahn auferlegt werden, und dass die von ihm ermittelten Selbstkosten nicht als genügende Grundlage für den in Rede stehenden Gegenstand gelten können. Und mein sehr verehrter Freund wird in dieser Ueberzeugung noch mehr bestärkt werden, wenn er seinen Redactions-Papierkorb umstürzt, wenn er die, eine ganze Literatur bildenden, auf den Stationen aufliegenden Beschwerdebücher durchblättert und die vielen, mitunter gewiss berechtigten Wünsche findet, welche seitens des reisenden Publicums dort ihren Ausdruck finden. Diese Wünsche, die in der Regel nur bessere und bequemere Local-, Waggoneinrichtungen u. dgl., raschere, erweiterte und vermehrte Fahrten etc. etc. betreffen — Wünsche, welche nach Einführung des Personen-Porto gewiss nicht minder laut würden — alle diese Wünsche sind wieder nur durch Geld. Geld und Geld zu befriedigen, während ihnen ein Maximalfahrpreis von 25 Kreuzern per Person entgegenstehen würde!

Herr Dr. Hertzka wird in Erwägung des Gesagten sich auch dann der Anschauung gewiss hinneigen, dass die reinen Selbstkosten nicht die alleinige Grundlage für die Fahrpreis-Ermittlung bilden können. Gibt es denn überhaupt ein Geschäft, gäbe es überhaupt Handel, wenn für Alles und Jedes nur die Selbstkosten in Rechnung zu stellen wären?

Und wenn gesagt wurde, wenigstens der Staat solle vermöge seiner Verpflichtungen den Steuerträgern gegenüber in der beregten Richtung vorgehen, so könnte diese ja schon desshalb nicht eingehalten werden, weil die nicht subventionirten Bahnen den gleichen Schritt zu halten nicht verpflichtet werden könnten. Allein auch der Staat ist nach meiner Meinung eine so weitgehende Berücksichtigung einzelner Steuerträger nicht einzuhalten verpflichtet; ja, er darf sie sogar nicht walten lassen, weil der sichere und zum mindesten der viele, viele Jahre anhaltende Einnahmenausfall jenen Steuerträgern mit zur Last fiele

— und diese wären immer in der Mehrzahl — die die Bahn nicht benützen; ein Umstand, den Herr Dr. Hertzka schon für die Fahrenden der verschiedenen Wagenclassen selbst perhorrescirte.

Ich will auf das Capitel der Staatshilfe nicht näher eingehen; ich will nicht näher detailliren, wie sehr die Allgemeinheit durch die Eisenbahnen für die Opfer der Grundabtretung u. dgl. entschädigt wird; ich will nur erwähnen, dass der Staat auch Einnahmsquellen haben muss, und dass eine Netto-Einnahme aus dem Eisenbahnverkehre weit natürlicher, ethischer und berechtigter wäre, als jene aus dem Lotto zum Beispiel. das er nicht aufheben will, weil er den aus demselben resultirenden Gewinn nicht entbehren kann.

Auch sind die Eisenbahnen nach dieser Richtung hin nicht den gewöhnlichen Strassen gleich zu halten. Bei diesen längst amortisirten Wegen kommt lediglich nur die Erhaltung mehr in Betracht; bei jenen, bei den Eisenbahnen nämlich, ist für die Amortisation und Verzinsung, für die Erhaltung, für die Traction und die Spedition vorzusorgen. Und weil gerade von Strassen die Rede ist, so sei hier noch nachzutragen gestattet, dass, wenn die in Kraft stehenden Strassen- und Wegmauthen den mehrbesagten 10 und 25 Kreuzern entgegen gehalten würden, eine ganz merkwürdige, bezeichnende Verhältnisszahl zwischen Leistung und Preis sich ergeben würde.

Meine hochverehrten Herren! Es gibt Fragen des öffentlichen Lebens, welche, wenn sie einmal auf der Tagesordnung stehen, nicht mehr von derselben abgesetzt werden und früher oder später wieder zur Discussion gelangen. Als eine solche Frage, wenn auch nicht in dem so weiten Umfange, erachte ich die vom Herrn Dr. Hertzka angeregte um so mehr, weil Sie sie selbst schon wiederholt auf die Tagesordnung stellten, und weil die meisten, wenn nicht alle der geehrten Herren, die sich an der Discussion über das Personen-Porto in diesem maassgebenden Kreise betheiligten, Reformen des Personentarifs als wünschenswerth und durchführbar bezeichneten.

Einer solchen früheren oder späteren Wiederaufnahme entsprechend vorzuarbeiten, wäre gewiss dankenswerthe Arbeit. Es wäre daher freudig zu begrüssen, wenn die Discussionen über

den vorliegenden Gegenstand zunächst dahin führen würden, möglichst genaue Berechnungen über die Kosten eines Personenzugskilometers, unter specieller Berücksichtigung der für den Personenverkehr erfolgten directen und indirecten Bau- und Betriebs-Investitionen — Selbstkosten, welche bis jetzt in ganz verlässlicher Weise noch von keinem Autor gegeben wurden — auf Grund eigener, zu diesem Behufe zu fixirender Erhebungen und Normen — anzustellen. Denn nur mit nach allen Seiten hin richtig ermittelten und richtig angewendeten Ziffern und Zahlen — und ich habe, weil ich solch' weitere in der mir gebotenen kurzen Zeit nicht zu beschaffen und zu berechnen vermochte, nur die mir nothwendigst scheinenden heute angeführt — nur mit richtig ermittelten und angewendeten Ziffern und Zahlen lassen sich die gegenüber stehenden mit Erfolg bekämpfen. Sonst sind sie, an sich wohl bestes Beweismittel, doch nur leicht dehnbar und leicht irreführend. Ich darf ja zum Beispiel nur sofort auf das letzthin zur Vertheilung gelangte Ziffernmateriale hinweisen. In der Tabelle I ist 1 Tonne = 15 Personen angenommen; in dem neuesten Werke Nördling's lesen wir, dass in Frankreich 1 Tonne = 20 Personen angenommen wird. In der Tabelle V sind, nach Engel's „Zeitalter des Dampfes" in den Jahren 1844 bis 1878, 400 Percent im Lastenverkehr und 40 Percent im Personenverkehr als volkswirthschaftliche Ersparniss durch die preussischen Eisenbahnen dargestellt, und wurde hieraus der im ersten Augenblick logisch erscheinende Schluss gezogen, dass der Erfolg im Personenverkehr weit hinter jenem des Frachtenverkehrs zurückblieb. Wenn mir nun auch nichts ferner liegt, als die gegebenen Zahlen als solche anzutasten, ich muss es hinsichtlich der gezogenen Schlussfolgerung thun, denn ein sehr grosser, wenn nicht der grösste Theil jener 400percentigen Ersparniss im Lastenverkehr ist eigentlich auf das Conto des Personenverkehrs zu buchen. Denn nur in Folge des durch die Eisenbahnen so wesentlich geförderten persönlichen Verkehrs zwischen Käufer und Verkäufer, zwischen Producenten und Consumenten war es möglich, überhaupt jene 400 Percent zu erzielen. Und wäre ein, dieser Erkenntniss entsprechender, richtiger ziffermässiger Maassstab für diese Influenz erfindlich, jene Zahlen würden sich

gewiss anders. gewiss in einem für den Personenverkehr weitaus günstigeren Verhältnisse darstellen.

Ich bin am Schlusse und ergänze nur noch früher Gesagtes dahin, dass die vorher als wünschenswerth und durchführbar bezeichneten Reformen im Personenverkehr nur insoweit verstanden werden können und dürfen, insoweit das nachweisbare und wirkliche Bedürfniss des Publicums und der Volkswirthschaft es verlangt, weil dann nur das Interesse der Eisenbahnen — mögen es Staats- oder Privatbahnen sein — gleichzeitige Wahrung finden kann, und weil nur die gleichzeitige Würdigung beider Interessen den allseitigen Erfolg verbürgt.

Wenn Herr Dr. Hertzka sein reiches volkswirthschaftliches Wissen, seinen eminenten Fleiss und sein bestes Streben dem discutirten Gegenstande in diesem Sinne weihen will, dann — ich bin so überzeugt — wird er die Eisenbahnfachmänner an seiner Seite finden. Möge er desshalb die Ueberzeugung mitnehmen, dass nicht das Festhalten an den Herkömmlichkeiten die Ursache der verneinenden Haltung zu seinem Projecte ist, und möge er den wahren Grund nur darin finden, dass die Eisenbahnfachmänner von der Meinung innig durchdrungen sind, dass das beantragte Personen-Porto der Leistung nicht entsprechend ist, dass es kein volkswirthschaftliches Bedürfniss ist, und dass es die Zukunft der bestehenden und das Werden neuer Eisenbahnen auf das Höchste gefährden würde.“

Angesichts der grossen Wichtigkeit, die von den Gegnern des Personen-Porto dieser Rede beigelegt wurde, wird es nothwendig sein, dieselbe Punkt für Punkt zu widerlegen. Auf die Beweisführung des Herrn Regierungsrathes Morawitz, dass die Eisenbahnen von ihrem ersten Entstehen bis zu ihrem heutigen Tage zahlreiche Reformen eingeführt haben, ist nichts zu erwidern, da ja niemals das Gegentheil behauptet wurde; es schliesst dies jedoch nicht aus, dass andererseits an gewissen Grundsätzen und Axiomen zähe festgehalten wurde, die in Fachkreisen blos aus dem Grunde für erwiesen gelten, weil sie lange Zeit hindurch unangezweifelt blieben; und gerade am Schluss der der Abwehr dieses Vorwurfes geltenden Stelle seiner Rede beweist der Redner selber, wie sehr im Rechte wir sind, indem er ohne Weiteres als Grund des Widerstandes gegen das Personen-Porto die Thesis aufstellt, es sei hier das richtige Verhältniss zwischen Leistung und Preis nicht vorhanden. Diese Behauptung wird nicht bewiesen, sondern als selbstverständlich und gar keines weitern Beweises bedürftig hingestellt, trotzdem Wochen hindurch an der Hand eingehendster Studien Beweis auf Beweis dafür gehäuft wurde, dass das Personen-Porto den Eisenbahnen das volle Aequivalent der Leistung, das heisst die Betriebskosten biete und darüber hinaus noch einen Beitrag zur Verzinsung des Anlagekapitals. Statt unsere und die gegnerischen Rechnungen zu prüfen und nach dem Ergebniss dieser Prüfung zu beurtheilen, ob der Portosatz von 25 Kreuzern genüge oder nicht, beruft sich der Generalredner der Opposition ganz einfach auf einige Analogien, denen alle und jede Beweiskraft ermangelt. Das vor zwanzig Jahren gegen Raphael Brandon in's Feld geführte Argument muss wieder herhalten, dass nämlich der billige Portosatz für Beförderung einer Person unmöglich genügen könne, wenn die Beförderung eines Briefes fünf

Kreuzer koste. Als ob die fünf Kreuzer Briefporto den Transporttarif der Eisenbahnen bei der Briefbeförderung darstellten. Wollten auch wir mit Analogien arbeiten, so könnten wir mit mehr Recht antworten: „Da die Eisenbahnen bekanntlich für die Briefbeförderung überhaupt nichts erhalten, so braucht man ihnen für die Beförderung einer allerdings viel tausendfach schwereren Person auch nur viel tausendmal Null, das heisst ebenfalls nichts zu bezahlen.“ Das Richtige ist, dass der Briefportosatz mit der Eisenbahnfracht nichts zu thun hat; der Preis der Postmarke ist das wirthschaftliche Entgelt für die mannigfaltigen Manipulationsspesen, welche die Postverwaltung bei Einsammlung, Registrirung und Austragen der Briefe zu tragen hat. Würden Briefe, gleichwie dies im Personen-Frachtgeschäfte geschieht, vom Publicum direct in den Eisenbahnwaggon hinterlegt und ebenso spesenfrei am Abgabsorte wieder aus dem Waggon geholt, und wären die Eisenbahnen nicht verhalten, zu Postzwecken an Stelle eines dem Briefvolumen entsprechenden Gepäckraumes als complete Postbureaux eingerichtete besondere Waggons mitzuführen, so könnten sie die Briefpost-Beförderung zu so verschwindend geringen Preisen übernehmen, dass in der That, wie sich Herr Regierungsrath Morawitz ausdrückt, die entsprechende Münze hiefür wegen ihrer Kleinheit gar nicht geprägt werden könnte. Mit demselben Rechte, wie das Briefporto, könnte man auch die Seefrachten dem Personen-Porto entgegensetzen, wenn man nämlich die dabei obwaltenden Fundamental-Unterschiede ignoriren wollte, die darin bestehen, dass erstens der See-Passagier durchschnittlich viel weiter fährt, als der Eisenbahn-Passagier, dass ihm zweitens gerade desshalb nicht blos ein Sitzplatz, sondern auch Raum zur freien Bewegung und zum Schlafen eingeräumt werden muss, und dass er schliesslich ausser der Transportleistung auch gänzliche Verpflegung geliefert erhält. Ebensowenig lässt sich absehen, was mit dem Hinweise auf die Verschiedenheit der Briefportosätze bewiesen werden soll. Erstlich haben wir ja auch beim Personen-Porto keine absolute Uniformität aller Preise beantragt, sondern einen Unterschied des Portosatzes für Localfahrten und für Fahrten weiterer Distanz und mehrfache Zuschläge für den Eilzugsverkehr und für die unterschiedlichen Kategorien der Luxuswagen vorgeschlagen.

Sodann aber müsste erst noch bewiesen werden, dass Mannigfaltigkeit oder absolute Uniformität der Preise auf der einen Seite eine gleiche Verschiedenheit oder Uniformität auf der anderen Seite zur nothwendigen Folge habe. Das Briefporto könnte ganz gut gleichförmig sein, ohne dass desshalb die sklavische Nachahmung dieses Beispiels im Passagierverkehr der Eisenbahnen räthlich oder durchführbar zu sein brauchte, und ebenso könnte die grösste Verschiedenheit im Briefportosatze absoluter Einheit im Personen-Porto entgegenstehen. Die Entscheidung hängt davon ab, ob und in welchem Grade die Einheitlichkeit je nach der Natur eines Verkehrs von Nutzen ist. Wir haben den Einheitssatz in bestimmter Modification nicht vorgeschlagen, weil im Briefverkehr etwas Aehnliches existirt, sondern weil uns nach der Eigenart des Personenverkehrs der Eisenbahnen möglichst weitgehende Uniformität das geeignetste Mittel zur Entfesslung der Massenfrequenz und der Vereinfachung des Betriebs erschien.

Nicht zutreffender ist der Hinweis auf die bei unterschiedlichen anderen Fuhrwerken üblichen Preise. Wir verlangen für die Eisenbahn den billigen Tarif, weil wir glauben nachweisen zu können, dass sie dabei noch immer auf ihre Selbstkosten kommen und schliesslich wegen der gesteigerten Frequenz sogar ein besseres Geschäft machen werden; lässt sich für ein anderes Verkehrsmittel dasselbe in ähnlichem Umfange nachweisen, so werden wir ähnliche Tarifreductionen auch dort für empfehlenswerth halten. In Wahrheit aber sind alle durch thierische Kraft in Bewegung gesetzten Verkehrsmittel ganz ausser Stande, im Preise mit der Eisenbahn zu concurriren, und sie haben es auch lange nicht so nothwendig, wie diese, durch billige Preise Massenfrequenz herbeizuziehen. Denn ein Omnibus- oder Tramway-Unternehmer kann mit wenigen Schock Passagieren im Tage ganz gute Geschäfte machen; die Eisenbahn kann das nicht, weil sie zur Deckung ihres kostspieligen, schwerfälligen Apparates und der Zinsen ihres gewaltigen Anlagekapitals viele tausend Passagiere täglich heranziehen muss; sie wird selbst beim höchsten Tarif zu Grunde gehen, wenn ihr die Massenfrequenz fehlt. Die Selbstkosten eines Omnibus- oder Tramway-Unternehmens, auf den einzelnen Passagier berechnet, ermässigen sich mit zunehmender Frequenz nur

höchst unwesentlich; die Kosten der Eisenbahnen sinken bei sehr grosser Frequenz für den einzelnen Passagier auf einen geradezu verschwindenden Betrag. Trotzdem erleben wir seit fünfzig Jahren das merkwürdige Schauspiel, dass Omnibus- und Tramway-Unternehmen, ja dass der letzte Lohnfuhrmann im entlegensten Erdenwinkel grösseren Werth auf die Vermehrung der Frequenz legt, als die Eisenbahn-Unternehmungen.

Dass der Hinweis auf die Eisenbahntarife anderer Staaten von keiner Beweiskraft ist, kann wohl als selbstverständlich gelten. Mit diesem Argumente könnte jede Neuerung hintertrieben werden; dasselbe hätte nur dann Sinn, wenn behauptet werden wollte, das Personen-Porto eigne sich ganz besonders für Oesterreich-Ungarn und nicht ebenso, ja noch in weit höherem Maasse für andere Staaten. Im Uebrigen ignorirt der Redner, dass eine grosse Eisenbahn, nämlich die Londoner Metropolitan-Bahn, den Einheitssatz bereits eingeführt und damit ganz vortreffliche Erfahrungen gemacht hat.

Die Besorgniss, dass das Personen-Porto zu einer ähnlichen Agitation behufs Reduction und Unificirung der Frachttarife führen könne, ist ganz unberechtigt. Dass die meisten Eisenbahnen sehr wohl auch eine ausgiebige Ermässigung ihrer Frachttarife vertragen würden, das ist eine Erkenntniss, zu der man längst auch ohne Personen-Porto gelangt ist; auf dieses letztere aber wird sich die Agitation für Frachttarif-Ermässigungen aus dem Grunde nicht berufen können, weil ja das Personen-Porto immer noch theurer ist, als der durchschnittliche Frachttarifsatz. Zu einer Unificirung des Frachtsatzes dagegen wird es, von ganz besonderen Ausnahmsfällen abgesehen, niemals kommen. Die durchschnittlichen Transportdistanzen für Sachgüter ändern sich radical, wenn der Transportsatz geändert wird, und ein einheitlicher Satz hätte im Frachtgeschäft zur Folge, dass wo möglich alle Frachten der äussersten Transportgrenze zuströmen würden. Hier müsste also der Einheitssatz wirklich so oder beinahe so berechnet werden, als ob alle Frachten die möglich grösste Distanz durchmässen, und hier wäre folglich die Unificirung in der That mit einer Benachtheiligung jener Güter verbunden, die blos auf kürzere Distanz transportirt werden.

Herr Regierungsrath Morawitz producirt auch einige Rechnungen zur Illustrirung der mit dem Personen-Porto verknüpften percentuellen Preisermässigung und kommt dabei zu dem Resultate, dass der Portosatz beispielsweise für die 600 Kilometer lange Route Wien-Triest einer Preisreduction auf $^3/_4$ Percent des derzeitigen Satzes in der ersten Classe und auf $1^1/_2$ Percent in der dritten Classe gleichkäme. Was zuvörderst die erste Classe anlangt, so ist dabei ganz einfach vergessen worden, dass in unserer ersten Classe, nämlich in den Luxuswagen, specielle Gebühren eingehoben werden sollen. Aber auch für die dritte Classe enthält dieses Exempel nichts Anderes als die Wiederholung des längst widerlegten Irrthums, als käme es irgendwie auf die Maximaldistanzen an, die von einzelnen Reisenden zurückgelegt werden können. Wir haben es blos mit der Durchschnittsdistanz zu thun.

Da Herr Regierungsrath Morawitz von der eines exacten Beweises gar nicht bedürftigen Anschauung ausgeht, das Personen-Porto müsse für die Eisenbahnen verlustbringend sein, so hält er natürlich auch den Satz für erwiesen, dass die Einführung des Personen-Porto sich als unübersteigliches Hinderniss jeglichen Eisenbahnbaues erweisen werde. Wenn zwischen Leistung und Preis ein Missverhältniss besteht, dann kann natürlich keinerlei Steigerung der Frequenz das Deficit beseitigen, muss vielmehr dasselbe noch stetig vergrössern. Es wäre daher, von diesem Dogma ausgehend, gar nicht nothwendig, über die unsererseits angehoffte Frequenzsteigerung auch nur ein Wort zu verlieren. Der Generalredner der Opposition thut dies trotzdem, nur allerdings in einer höchst seltsamen Weise. Er beruft sich auf Verkehrssteigerungen, die bei unverändertem Tarife stattgefunden haben, und nicht genug damit, scheint er offenbar von der Ansicht auszugehen, dass in Folge einer ausgiebigen Tarifermässigung, wie sie mit dem Personen-Porto gegeben wäre, die Frequenzsteigerung ein weit langsameres Tempo einschlagen würde. Da beispielsweise die Metropolitan-Bahn bei gleichgebliebenen Preisen sechs Jahre brauchte, um ihren Verkehr zu vervierfachen, ist — seiner Ansicht nach — unmöglich anzunehmen, dass das Personen-Porto den nämlichen Effect in der gleichen Zeit hervorbringen würde. Allerdings spricht unser geehrter Herr Gegner zur Motivirung dieser geradezu unbegreif-

lichen Gegeneinanderstellung von „unausgebildetem“ und „ausgebildetem“ Verkehr, er beruft sich auf den Unterschied in den Verkehrsbedürfnissen Londons und Oesterreichs und dergleichen mehr; aber wir behaupten kühn, dass kein Fachmann jemals auf eine solche Argumentation verfiele, wenn es sich um eine Sache handeln würde, in welcher sein Urtheil nicht durch festwurzelnde Vorurtheile von vornherein gebunden ist. — Zuerst wird auf die Frequenzsteigerung bei einer jungen österreichischen Bahn verwiesen und gesagt, das Personen-Porto könne ähnliche Resultate nicht ergeben, weil es einen „bereits entwickelten“ Verkehr vorfinden werde; unmittelbar darauf wird zu verstehen gegeben, man könne vom Personen-Porto in Oesterreich keine ähnliche Frequenzsteigerung erwarten, wie sie in London eingetreten, weil der Londoner Verkehr entwickelter sei als der österreichische. Doch das sind alles Nebenumstände; die Hauptsache ist, dass man zu Beleuchtung der wahrscheinlichen Wirkungen einer Tarifermässigung Beispiele heranzieht, bei denen von Tarifermässigung schlechterdings nicht die Rede ist. Wir wären wirklich begierig, zu sehen, welche Wirkung es in einer Versammlung von Eisenbahnfachmännern hervorbrächte, wenn Jemand es unternähme, in ähnlicher Weise über den Effect einer der gebräuchlichen Tarifreductionen zu argumentiren.

Es wird ferner bestritten, dass „ein wirkliches allgemeines, geschäftliches, volkswirthschaftliches und nicht ideal gefühltes Bedürfniss nach geringerem Fahrpreis vorhanden sei“. Darüber ist schwer zu streiten. Es scheint eben, dass auf beiden Seiten an ganz verschiedene Bedürfniss-Sphären gedacht wird: Wir meinen das Bedürfniss der ungeheuren Volksmassen; die Gegner sprechen immer blos von den Bedürfnissen der oberen Schichten. Es wurde bereits zugegeben, dass für diese in der That Bequemlichkeit und Raschheit das Ausschlaggebende ist, während der Preis in zweiter Linie in Betracht kommt. Ganz offenbar kann ein Theil der Eisenbahnfachmänner den Gedanken gar nicht fassen, dass die Eisenbahn auch für jene Menschenclassen existiren sollte, die heute zu Fuss reisen. Wer einigemal täglich zehn Kreuzer ausgeben kann, um innerhalb der städtischen Bannmeile rascher fortzukommen oder schlechtes Wetter zu vermeiden, für den ist das Personen-Porto allerdings nicht noth-

wendig; aber es legt eben von einer ganz merkwürdigen Auffassung unserer wirthschaftlichen und socialen Zustände Zeugniss ab, wenn man allen Ernstes glaubt, dass die grossen Massen so dächten und handelten. Uebrigens macht ja Herr Regierungsrath Morawitz aus seiner Auffassung in diesem Punkte gar kein Hehl. Nicht das Bedürfniss, wohlfeil zu fahren, sondern Zeitersparniss ist ihm zufolge der einzige Zweck der Eisenbahn im Personenverkehr. Das ist eben die vorgefasste Meinung der Gegner. Die Locomotive, der Schienenweg, kein Mittel billiger Fortbewegung! Es ist geradezu unbegreiflich, wie dieser Wahn entstehen konnte, doppelt unbegreiflich, da man im Lastenverkehr principiell ganz gesunden Anschauungen huldigt; aber er besteht nun einmal und ist der furchtbarste Feind, gegen den die Idee des Personen-Porto zu kämpfen hat.

Auch die Classificirung der verschiedenen Staaten nach Bevölkerungsdichtigkeit hat mit einer Untersuchung über die geringere oder grössere Nothwendigkeit des Personen-Porto nichts zu thun. Leichter durchführen lässt sich die Sache allerdings dort, wo der Verkehr an sich lebhafter ist; die Nothwendigkeit und Nützlichkeit aber ist in beiden Fällen die gleiche.

Es ist ferner nicht richtig, dass die Bequemlichkeit und Raschheit des Fahrens dem Personen-Porto zum Opfer fallen müsste; das Gegentheil würde zutreffen, wie dies wiederholt schon angedeutet wurde, denn die ausserordentliche Steigerung der Frequenz dürfte voraussichtlich zur Folge haben, dass die Benützung der Luxuswagen und Eilzüge ausserordentlich zunehmen wird, was dann in den Stand setzen muss, auf der einen Seite die grösste Bequemlichkeit, auf der anderen Seite zahlreiche Blitzzüge zu relativ sehr mässigen Preisen darzubieten.

Was der Herr Generalredner über die hohen Kosten der Personen-Anlagen sagte, ist bei Besprechung der Aeusserungen des Vorredners widerlegt worden. Alle die von ihm vorgeführten, den Personenverkehr belastenden Einrichtungen werden reichlich aufgewogen durch andere, in der Regel noch viel kostspieligere Einrichtungen, die wieder ausschliesslich auf das Conto des Lastenverkehrs entfallen.

Und was schliesslich die gegen die Engel'sche Rechnung über das Missverhältniss des wirthschaftlichen Nutzens der

Eisenbahnen im Personen- und Lastenverkehr vorgebrachte Einwendung anlangt, dass es nämlich nur in Folge des durch die Eisenbahnen so wesentlich geförderten Verkehrs zwischen Käufer und Verkäufer, zwischen Producenten und Consumenten möglich war, jene 400 Percent zu erzielen, so ist dies nichts Anderes, als einer der im Laufe dieser Discussion so häufig vorgekommenen Verstösse gegen die einfachsten Regeln der Mathematik. Dass ohne Entwicklung des Personenverkehrs der Lastenverkehr niemals seinen gegenwärtigen Umfang erreicht hätte, ist richtig, zugleich aber eines der besten Argumente zu Gunsten einer Steigerung der Personenfrequenz, also des Personen-Porto. Der von Engel berechnete Percentsatz aber hängt nicht vom Umfang der Transportleistungen, sondern vom Verhältnisse des Eisenbahntarifes zum Preise des gewöhnlichen Lohnfuhrwerkes ab, und mit diesem Verhältnisse haben die in's Feld geführten Redensarten absolut nichts zu thun. Wessen Voreingenommenheit so weit geht, zu übersehen, dass 5 zu 1 sich genau so verhalten würde, wie 20 Milliarden zu 4 Milliarden, den darf es nicht Wunder nehmen, wenn sich der Gegner über Mangel an Unbefangenheit beklagt.

Zum Schlusse der Discussion nahm Sections-Chef v. Nördling das Wort. Wir müssen bemerken, dass das nachfolgende, der „Oesterr. Eisenbahn-Zeitung“ entnommene Exposé nicht eigentlich den Inhalt seines mündlichen Vortrages wiedergibt, dass vielmehr sehr wesentliche Aenderungen nachträglich von unserem Herrn Gegner vorgenommen wurden. Wir haben dagegen nichts einzuwenden, da es ja nicht unsere Absicht ist, begangene Irrthümer auszunützen, sondern die Wahrheit zu begründen und eine Correctur, die der Gegner an sich selber vornimmt, uns daher nur erwünscht sein kann. Nur dort, wo die unsererseits ertheilte Antwort ohne Berufung auf den ursprünglichen Inhalt des Vortrages nicht recht verständlich wäre, muss auf diesen letzteren hingewiesen werden.

In der nachträglichen Redaction lautet der Vortrag:

„Einer der erhobenen Haupteinwürfe ist der financielle: die Furcht vor einem starken Ausfall in den Rein-Einnahmen. Herr Dr. Hertzka hat uns, wie mir scheint, nicht mit Unrecht vorgehalten, auf die von ihm gewissenhaft vorgebrachten Ziffern sei eigentlich keine ziffermässige Antwort erfolgt. Ich werde versuchen, diese Lücke auszufüllen.

Zu diesem Behufe ziehe ich einen Personenwagen dritter Classe auf einen Kilometer Fahrt in Betracht. Die dritte Classe spielt ja die Hauptrolle, und die dafür zu gewinnenden Resultate dürften *a fortiori* auch auf die erste und zweite Classe, für welche noch stärkere Preisreductionen in Aussicht genommen sind, anwendbar sein. Das todte Gewicht eines vierzigsitzigen Wagens nehme ich mit 8 Tonnen an, das Gewicht eines Reisenden sammt Handgepäck (wie in unserer Statistik) mit 75 Kilogramm. Die Wagenausnützung beträgt dermalen (1882) 25 Percent, und soll nach Herrn Dr. Hertzka auf 75 Percent steigen. Aus diesem Grunde, und weil ja in Folge des Unterschiedes zwischen den constanten und variablen Betriebsausgaben die Durchschnittskosten bei zunehmendem Verkehre abnehmen, werde ich auf den bestehenden Verkehr die Durchschnittsziffer aller Bahnen, auf den Personen-Porto-Verkehr aber jene

der Nordbahn anwenden. Erstere hat uns Herr Dr. Hertzka mit 0·57, letztere mit 0·39 Kreuzer per Brutto-Tonnenkilometer angegeben — Ziffern, welche ich, wie alle von Herrn Dr. Hertzka vorgebrachten, in voller Uebereinstimmung mit der veröffentlichten Statistik gefunden habe. Es ist gewiss ein weitgehendes Zugeständniss, wenn ich somit annehme, dass in Folge der Personentarif-Reform der durchschnittliche Verkehr des gesammten Bahnnetzes die dermalige Intensität der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erreichen, und dass die Betriebskosten in demselben Verhältniss fallen werden.

Die dermaligen Einnahmen aus einem Personen-Kilometer dritter Classe betragen (1882) für die rein österreichischen Bahnen 1·85, für die gemeinsamen 2·25, für alle österreichisch-ungarischen 2·01 kr. Nehmen wir 2 kr. Nach Herrn Dr. Hertzka's Vorschlag soll der kilometrische Tarif durchschnittlich betragen: Im Localverkehr $\frac{10 \text{ kr.}}{20 \text{ Km.}} = 0{\cdot}5$ kr., im Fernverkehr $\frac{25 \text{ kr.}}{100 \text{ Km.}} = 0{\cdot}25$ kr. Indem ich diese Durchschnitte in Rechnung stelle, entgehe ich dem unerquicklichen und, wie mir dünkt, etwas unzeitigen Streit über die Zweckmässigkeit und Zulässigkeit der vorgeschlagenen Tarif-Staffeln, welche mir der Herr Antragsteller selbst als nebensächlich und revisionsfähig zu betrachten scheint.

Nach diesen Prämissen stellt sich der Rechnungsvergleich wie folgt:

	Status quo (Ausnützung 25 Percent; p = 1)		Personen-Porto (Ausnützung 75 Percent; p = 1)	
Todtes Gewicht		8000 Kg.		8000 Kg.
Gewicht der Personen	10 × 75 Kg. =	750 Kg.	30 × 75 Kg.	2250 Kg.
Brutto-Last		8750 Kg.		10.250 Kg.
Selbstkosten des Brutto.-Ton.-Kilom.		× 0·57 kr.		× 0·39 kr.
Selbstkosten des Wagen-Kilom.		4·99 kr.		4·00 kr.
Einnahme vom Wagen-Kilom.	10 × 2 kr. =	20·00 kr.	30 × 0·5 kr. 30 × 0·25 kr.	15·00 kr. 7·50 kr.
Netto-Ertrag des Wagen-Kilom.		15·01 kr.		11·00 kr. 3·50 kr.
Netto-Ertrag des Personen-Kilom.	($^1/_{10}$)	1·50 kr.	($^1/_{30}$)	0·367 kr. 0·117 kr.

Wenn also in Folge der Reform kein Ausfall in dem Reinertrag entstehen soll, so müsste sich

der Localverkehr auf das $\frac{1{\cdot}50}{0{\cdot}367} = 4{\cdot}1$, rund das 4fache,

„ Fernverkehr „ „ $\frac{1{\cdot}50}{0{\cdot}117} = 12{\cdot}8$, „ „ 13fache

heben. Es entspricht dies annähernd der ursprünglichen Hypothese des Herrn Antragstellers.

Die vorstehende Rechnung beruht jedoch auf zwei unzulässigen Voraussetzungen. Erstens ist die Sitz-Ausnützung mit 75 Percent viel zu hoch bemessen, und zweitens ist der Bruttotonnen-Kilometer im Personenverkehr zu dem nämlichen Selbstkostenpreise verrechnet wie im Lastenverkehr, nämlich zu der für Personen und Lasten zusammen angegebenen Durchschnittszahl.

Die Ausnützung wird selbst mit 50 Percent noch zu hoch bemessen sein, und der Bruttotonnen-Kilometer im Personenverkehr ist mindestens doppelt so hoch zu bewerthen, als im Lastenverkehr. Zu der ziffermässigen Ermittlung des Selbstkostenpreises auf dieser Grundlage bezeichnen wir den fraglichen Preis pro Bruttotonnen-Kilometer

im Personenverkehr mit p,
„ Lastenverkehr mit l,
„ durchschnittlichen Gesammtverkehr mit d

und bedienen uns, um uns so wenig als möglich von den vom Herrn Antragsteller angeführten Ziffern zu entfernen, indem wir das Verhältniss zwischen den betreffenden Achskilometern auch als Verhältniss der Bruttotonnen-Kilometer gelten lassen, nachstehender Formeln:

A. Nordbahn . $48\,p + 405\,l = 452\,d$, worin $d = 0{\cdot}39$ kr.
B. Elisabethbahn $51\,p + 177\,l = 228\,d$, „ $d = 0{\cdot}59$ „
C. Alle Bahnen $476\,p + 2606\,l = 3083\,d$, „ $d = 0{\cdot}57$ „

Setzt man in diesen Gleichungen $p = 2\,l$, so findet man der Reihe nach den Zahlenwerth von p und l, und der Durchschnittspreis d zerlegt sich wie folgt:

	p	*d*	*l*	
Nordbahn	0·70	0·39	0·35	kr.
Elisabethbahn	0·96	0·59	0·48	„
Alle Bahnen	0·98	0·57	0·49	„

Führen wir diese Selbstkostenpreise *p* und den fünfzigpercentigen Ausnützungs-Coëfficienten in die obige Ertrags-Rechnung ein, so stellt sie sich wie folgt:

	Status quo (Ausnützung 25 Percent; p = 2 l)		Personen-Porto (Ausnützung 50 Percent; p = 2 l)
Todtes Gewicht	8000 Kg.		8000 Kg.
Gewicht der Personen . . . . . 10 × 75 Kg. =	750 Kg.	20 × 75 Kg.	1500 Kg.
Brutto-Last	8750 Kg.		9500 Kg.
Selbstkosten des Brutto-Ton.-Kilom.	× 0·98 kr.		× 0·70 kr.
Selbstkosten des Wagen-Kilom.	8·57 kr.		6·65 kr.
Einnahme vom Wagen-Kilom. } 10 × 2 kr. =	20·00 kr.	20 × 0·05 kr. =	10·00 kr.
		20 × 0·25 kr. =	5·00 kr.
Netto-Ertrag des Wagen-Kilom. }	11·43 kr.	Localverkehr	3·35 kr.
		Fernv. Deficit	— 1·65 kr.
Netto-Ertrag pro Personen-Kilom. } ($^1/_{10}$)	1·14 kr.	($^1/_{20}$) Localv.	0·167 kr.
		Fv. Def.	— 0·082 kr.

Das Resultat ist, wie Sie sehen, meine Herren, bereits wesentlich verschieden. Im Localverkehr oder, bezeichnender, bei einem Personen-Porto von 0·5 Kreuzern per Kilometer, ergibt sich noch ein Reinertrag, aber der Verkehr muss sich auf das $\frac{1{\cdot}14}{0{\cdot}167} = 6{\cdot}8$, das ist fast Siebenfache steigern, wenn kein Ausfall entstehen soll.

Im Fernverkehr dagegen, das heisst bei einem kilometrischen Personen-Tarif von nur 0·25 Kreuzern, ergibt sich schon ein Deficit, das sich auf jährlich 1,346.000,000 × 0·082 Kreuzer = 1.100,000 Gulden belaufen würde, falls der Verkehr auf der heutigen Stufe bliebe, aber $5^1/_2$ Millionen Gulden erreichen würde, falls er sich auf das Fünffache hübe.

Allein wer bürgt dafür, dass die Platzausnützung in der That fünfzig Percent erreichen würde? Wurden nicht Gründe entwickelt, denen zufolge der heutige Coëfficient von 25 Percent sich eher verschlechtern als verbessern würde?

Wer bürgt ferner dafür, dass die Selbstkosten des Bruttotonnen-Kilometers im Personenverkehr nicht mehr als doppelt so hoch sind, als im Lastenverkehr? Herr Dr. Hertzka selbst hat („Eisenb.-Zeitg." S. 193—194) erkannt, dass, wenn man die Lasten-Tonnenkilometer der Elisabeth-Bahn mit dem Durchschnittspreise der Nordbahn bewerthet, sich für die Personen-Bruttotonnen-Kilometer der Elisabeth-Bahn eine Verdoppelung ergebe. In der That, wenn man in obige Formel B für l den Nordbahn-Durchschnitt $d = 0{\cdot}39$ einsetzt, so findet man für die Elisabeth-Bahn $p = 1{\cdot}26$ Kreuzer und $\frac{p}{d} = \frac{1{\cdot}26}{0{\cdot}59} = 2{\cdot}13$.

Allein wenn man die Personenkosten p nicht mit den Durchschnittskosten $d = 0{\cdot}59$, sondern, wie es üblich und allein logisch ist, mit den Kosten des Lastentransports l vergleicht, so ergibt sich (für die Elisabeth-Bahn) das richtige Verhältniss $\frac{p}{l} = \frac{1{\cdot}26}{0{\cdot}39} = 3{\cdot}23$. Der Personenverkehr stellt sich dann also bei der Elisabeth-Bahn bereits mehr als dreimal so theuer als der Lastenverkehr, und zwar nach dem eigenen Zugeständniss des Herrn Dr. Hertzka.

Wie aber, wenn auch auf der Nordbahn dasselbe Verhältniss von $p : l = 1 : 3$ bestände? Setzt man in der Nordbahngleichung $A\ p = 3\,l$, so ergibt sich $l = 0{\cdot}321$, $p = 0{\cdot}963$, und setzt man nun diesen richtigeren Werth von $l = 0{\cdot}321$ statt des früheren 0·39 in die Elisabeth-Bahn-Gleichung B, so findet man $l = 0{\cdot}32$, $p = 1{\cdot}52$ und $\frac{p}{l} = \frac{1{\cdot}52}{0{\cdot}321} = 4{\cdot}8$.

Diese Verhältnisszahl steigert sich noch, wenn man die gegenseitigen Substitutionen zwischen den Gleichungen A und B weiter fortsetzt, zunächst auf 5·9 und noch höher. Ich lege diesem, von Zufälligkeiten beeinflussten Resultate einen besondern praktischen Werth nicht bei und wollte dadurch nur zeigen, dass eine vermeintliche, unüberschreitbare mathematische Grenze für das Verhältniss $\frac{p}{l}$ nicht besteht.

Angesehene Fachmänner sind von der Ansicht ausgegangen, die Selbstkosten eines Personenzuges seien gleich hoch zu bemessen, wie die eines Lastzuges. Mit Rücksicht auf das sehr

ungleiche Bruttogewicht der Personen- und der Lastzüge, das sich (1882) auf der Elisabeth-Bahn wie 1 : 4·06, auf der Oesterreichisch-ungarischen Staatsbahn = 1 : 4·77, auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn = 1 : 4·9 stellt, kommt die in Rede stehende Formel darauf hinaus, das Bruttotonnen-Kilometer im Personenverkehr vier- bis fünfmal so hoch zu bewerthen als im Lastenverkehr.

Revidiren wir also vorsichtshalber unsere Ertragsrechnung noch einmal, indem wir den Ausnützungs-Coëfficienten auch in der rechten Spalte auf 25 Percent reduciren und $p = 4\,l$ setzen.

Letztere Substitution in den Gleichungen A und C durchgeführt, ergibt:

	p	d	l
für die Nordbahn . . .	1·20	0·39	0·30 kr.
für alle Bahnen	1·56	0·57	0·39 kr.

Hienach stellt sich unsere Ertragsrechnung wie folgt:

	Status quo (Ausnützung 25 Percent; p = 4 l)		Personen-Porto (Ausnützung 25 Percent; p = 4 l)	
Todtes Gewicht	8000 Kg.		8000 Kg.	
Gewicht der Personen . . . . . 10 × 75 Kg. =	750 Kg.		10 × 75 Kg.	750 Kg.
Brutto-Last	8750 Kg.		8750 Kg.	
Selbstkosten des Brutto.-Ton.-Kilom.	× 1·56 kr.		× 1·20 kr.	
Selbstkosten des Wagen-Kilom.	13·65 kr.		10·50 kr.	
Einnahme vom Wagen-Kilom. } 10 × 2 kr. =	20·00 kr.	10 × 0·50 kr.	5·00 kr.	
		10 × 0·25 kr.	2·50 kr.	
Netto-Ertrag des Wagen-Kilom.	6·35 kr. Deficit	Localverk.	— 5·50 kr.	
		Fernverk.	— 8·00 kr.	
Netto-Ertrag des Personen-Kilom. } ($^1/_{10}$)	0·63 kr. Deficit	Localverk.	— 0·55 kr.	
		Fernverk.	— 0·80 kr.	

Nunmehr ergibt sich also ein Ausfall sowohl im Local- als im Fernverkehr. Der jährliche Verlust betrüge schon beim dermaligen Verkehr der dritten Classe (exclusive vierter Classe) für die ganze Monarchie 1,346.000,000 × 0·8 Kreuzer = 10.700,000 Gulden und bei einem fünffachen Verkehr 53 Millionen!

Solche Ziffern müssen Einen nachdenklich machen, ganz abgesehen von den Betriebs- und Investitions-Schwierigkeiten, und lassen selbst den Zehnkreuzer-Satz im Localverkehr in

durchaus keinem rosigen, überall, das heisst für alle Bahnen, jeden Zweifel ausschliessenden Lichte erscheinen.

Wenn im Londoner Localverkehr sich noch niedrigere Sätze bewährt haben, so darf man nicht vergessen, dass dort keine Schnell- und keine Lastzüge verkehren, dass nur beschränkte Personen-Aufnahme stattfindet, das heisst, dass wenn ein Zug voll besetzt ist, die weiteren Reisenden auf den nächsten oder den dritten Zug warten müssen, endlich dass der englische Sonntag das Gegentheil vom hiesigen ist. Hier muss die Leistungsfähigkeit nach dem Sonntag bemessen werden und bleibt sechs Wochentage unbenützt. In London dauert die Maximalleistung ungestört und regelmässig sechs Tage und erleidet nur jeden siebenten Tag eine allerwünschte eintägige Ruhepause.

Ich schliesse, meine Herren, mit dem Wunsche, dass meine, einer radicalen Reform nicht das Wort redenden Ziffern wenigstens von der durch Herrn Ober-Inspector v. Scala befürworteten, dringenden Vereinfachung der Personentarife nicht abhalten mögen. Lieber eine allgemeine Ermässigung als alle diese Retourkarten, Rundreise-Billete u. s. w., in denen man sich bald noch weniger auskennt, als in den verrufenen Gütertarifen. Nur Vergnügens- und ähnliche Züge mit beschränkter Aufnahme verdienen principiell einen herabgesetzten Preis.“

Es muss zuvörderst bemerkt werden, dass jener ganze Theil der Nördling'schen Rechnung, wo auf Basis einer fünfzigpercentigen Ausnützung der Sitzplätze und unter der Annahme, dass $p = 2\,l$ sei, operirt wird, also von den Worten: „Die Ausnützung wird selbst mit fünfzig Percent noch zu hoch bemessen sein" (Seite 144) bis „Wer bürgt dafür, dass die Selbstkosten" (Seite 146) im mündlichen Vortrage gänzlich fehlte. Herr v. Nördling versuchte vielmehr damals, auf Grund einer Parallele zwischen den Selbstkosten der Nordbahn und Westbahn das Verhältniss zwischen den Kosten im Lasten- und Personenverkehr zu finden, und gelangte auch wirklich auf Grund eines noch näher zu beleuchtenden mathematischen Irrthums zu dem Ergebnisse, dass letztere mindestens viermal so hoch sein dürften als erstere. Im vorstehenden Aufsatze ist diese sonderbare Rechnung nur mehr andeutungsweise wiedergegeben. Die im Verlaufe des Discussions-Abends erfolgte kurze Antwort konnte sich daher auch nur auf die Gegeneinanderstellung der ersten und dritten, nicht aber auch auf die zweite Rechnung beziehen. Die Entgegnung lautete:

„Ich bin angesichts der vorgeschrittenen Zeit und angesichts des umfangreichen, im letzten Momente vorgebrachten Ziffernmaterials ausser Stande, so eingehend zu antworten, als die Wichtigkeit des Gegenstandes es erfordert. Ich danke dem unmittelbaren Vorredner für die wissenschaftliche und mathematische Behandlung des Themas, muss aber jetzt schon der Ueberzeugung Ausdruck leihen, dass die kritische Beleuchtung gerade dieses Ziffernmaterials die Durchführbarkeit des Personen-Porto und die eigentliche Fehlerquelle der gegnerischen Argumentation zur Evidenz nachweisen werde. Die Rechnungen des Herrn Sections-Chefs v. Nördling beweisen nichts Anderes,

als dass man, ausgehend von einer absurden Prämisse, auch zu einem absurden Resultate gelange; verwahren muss ich mich nur sofort dagegen, als ob ich selber jemals das Zugeständniss gemacht habe, man dürfe von einer solchen Prämisse ausgehen; nicht die Kosten der Lastenachse, sondern die Kosten der Durchschnittsachse der Nordbahn habe ich den Kosten einer Lastenachse der Westbahn gleichgestellt, und auch hier hinzugefügt, dass man bei einer Berechnung auf dieser Grundlage zu einem in Wahrheit ganz unmöglichen Maximum der Personenkosten gelangen werde. Dass man aber, wenn man schlechtweg die Betriebskosten einer Eisenbahn mit 1·4 Millionen Tonnen per Kilometer Betriebslänge den Betriebsspesen einer Eisenbahn mit nur 0·4 Millionen Tonnen Betriebsdichte gleichstellt, damit einen Nonsens zur Rechnungsbasis mache, hätte sich jeder Fachmann *a priori* sagen und daraus folgern können, dass das solcherart gefundene Resultat nicht eben vertrauenswürdig sein dürfte. Ich werde den Beweis erbringen, dass das Operiren mit diesen, im Verhältnisse zum Kosten-Coëfficienten des Frachtgeschäftes vierfach theureren Personen-Betriebsspesen bei einzelnen österreichischen Bahnen zu dem Ergebnisse führen müsste, dass die Kosten des Lastenverkehrs weniger als Null seien. Die Unmöglichkeit einer solchen Vervierfachung nicht *a priori* begriffen zu haben, ist mir seitens des Herrn Sections-Chefs v. Nördling um so unbegreiflicher, da dieser selbe Fachmann wenige Wochen vorher ein Buch herausgegeben hat, in welchem der sogenannte französische Schlüssel, nach welchem sich die Kosten der beiden Verkehrsarten annähernd wie 1 zu 1·8 verhalten würden, als zu ungünstig für den Personenverkehr verworfen wurde. Ich mache mich überdies anheischig, auf Grund des mir von Eisenbahn-Fachleuten zahlreicher österreichischer und ausländischer Bahnen zugekommenen reichhaltigen Materials den Nachweis zu führen, dass die Betriebskosten der Eisenbahnen überhaupt nur von Umfang und Dichtigkeit des Verkehrs, nicht aber davon abhängen, ob Personen- oder Lastenverkehr in grösserem Maasse vorwiegt; das zeigt ein vergleichendes Studium der österreichischen Eisenbahnen, das zeigt der Vergleich mit den schweizerischen Bahnen, mit der Londoner Metropolitanbahn und, um bei dem Nächstliegenden zu bleiben, das zeigt auch

der Umstand, dass der Betriebs-Coëfficient der Wiener Verbindungsbahn nicht gewachsen, sondern zurückgegangen ist, seitdem dort der Personenverkehr eingeführt wurde."

Herr v. Nördling nahm hierauf noch zu einer kurzen Replik das Wort, die nach der von ihm redigirten Publication in der „Oesterreichischen Eisenbahn-Zeitung" folgendermaassen gelautet hätte:

„Der Unterschied zwischen Herrn Dr. Hertzka und mir liegt darin, dass er auf dem Verhältnisse $p:d$ beharrt, während es sich um das Verhältniss $p:l$ handelt.

Der französische Schlüssel betrachtet eine Person als gleichwerthig, das ist ebenso theuer als eine Netto-Gütertonne. Um diese Formel in Bruttogewicht umzuwandeln, braucht man sich nur zu erinnern: 1. dass für eine Netto-Gütertonne durchschnittlich 2·3 Bruttotonnen geschleppt werden müssen; 2. dass nach meinen heutigen Auseinandersetzungen im *status quo* eine Person $\frac{8750}{10} = 875$ Kilogramm Brutto verursacht, nach Herrn Dr. Hertzka's Hypothese aber $\frac{10.250}{30} = 340$ Kilogramm Brutto.

Der französische Schlüssel führt also zu einem Verhältniss $p:l$ im ersteren Falle $= 1 : \frac{2300}{875}$, das ist $1:2{\cdot}63$; im Falle des Personen-Porto aber $= 1 : \frac{2300}{340}$, das ist $1:7$, was so viel heisst, als dass nach dem französischen Schlüssel der Personenverkehr sich 2·6, beziehungsweise 7 Mal so theuer stellen würde als der Lastenverkehr."

Auch hier ist zu bemerken, dass der zweite Theil dieser Replik, nämlich der auf den französischen Schlüssel bezügliche, erst nachträglich hinzugefügt worden ist. Das Alles soll nicht zu dem Zwecke gesagt sein, um Herrn v. Nördling einen Vorwurf daraus zu machen, sondern lediglich, um zu constatiren, dass dieser gewiegte Fachmann das, was nunmehr vorliegt, nach reiflicher Ueberlegung in's Treffen geführt hat, dass die Argumente, die er hier gegen das Personen-Porto zum Besten gibt, ganz offenbar die Quintessenz dessen darstellen, was er an Einwendungen vorzubringen hat, und wir wollen nun untersuchen, wie es mit diesen Einwendungen bestellt ist.

Das grosse Ansehen, welches Sections-Chef v. Nördling als Eisenbahn-Fachmann mit Recht geniesst, und die Ausführlichkeit, mit welcher er den springenden Punkt der ganzen Discussion, nämlich die Selbstkostenfrage, in Untersuchung zog, rechtfertigen es, wenn wir seine Rechnungen und Ausführungen mit gleicher Gründlichkeit in Untersuchung ziehen. Beim ersten Schema, welches der Herr Sections-Chef auf Grund unserer eigenen Daten aufgestellt zu haben behauptet, muss es auffallen, dass die Kosten der Wagenkilometer nicht direct, sondern auf Grund einer schätzungsweisen tonnenkilometrischen Umrechnung gefunden wurden. Wie viel der Wagenkilometer im Durchschnitt des österreichisch-ungarischen Gesammtverkehrs und wie viel er bei der Nordbahn kostet, muss ja Herrn v. Nördling bekannt sein; warum unterzog er sich einer umständlichen Rechnung, anstatt diese bekannten Ziffern heranzuziehen? Ganz offenbar aus dem Grunde, weil ihm die bekannten Ziffern zu günstig für das Personen-Porto waren und er ungünstigere brauchte. Während nämlich der Wagenkilometer im Durchschnitt des österreichischen Eisenbahnverkehrs auf rund sechs Kreuzer zu stehen kommt, finden wir im Nördling'schen Schema

nicht ganz fünf Kreuzer herauscalculirt, andererseits aber für die Nordbahn vier Kreuzer berechnet, was dem thatsächlichen Selbstkosten-Coëfficienten entspricht. Das Geheimniss dieses Kunststückes liegt darin, dass erstens das Gewicht des Personenwagens um ein Geringes zu leicht angenommen, sodann aber von der Voraussetzung ausgegangen wurde, dass die Selbstkosten per Wagenkilometer genau im Verhältniss der zunehmenden Belastung wachsen. Bei jedem Anderen würden wir das für einen Irrthum erklären; bei Herrn Sections-Chef v. Nördling, der wenige Wochen zuvor ein vortreffliches Buch über die Selbstkosten des Eisenbahntransportes geschrieben und darin den Unterschied zwischen den constanten und variablen Selbstkosten mit grossem Scharfsinne nachgewiesen hat, ist diese Annahme ausgeschlossen. Hier bleibt leider nichts Anderes übrig, als die ausgesprochene Absicht, einer vorgefassten Meinung um jeden Preis zum Siege zu verhelfen. Die nämliche Tendenz liegt der Annahme zu Grunde, dass der Waggon im Durchschnitt von zehn Personen besetzt sei, während doch Herr v. Nördling wissen musste, dass auf die Wagenachse 4·29 Personen, also auf den Wagen $8^1/_2$ Personen entfallen. Sollte gegen die letztere Anklage die Einwendung erhoben werden, dass auch in der Aufstellung für das Personen-Porto dreimal zehn, also 30 statt 25·5 Personen eingestellt wurden, dass sich also diese beiden Irrthümer compensiren, so wäre unsere Antwort, dass diese scheinbare Gleichstellung nur den Laien täuschen kann. Da eben der Tarif auf der einen Seite so wesentlich höher ist als auf der anderen, so gestaltet sich die Rechnung desto ungünstiger für das Personen-Porto, je günstiger von vornherein das Verhältniss zwischen Brutto- und Nettolast dargestellt wird. Der dritte Fehler in der ersten Tabelle Nördling's ist, dass p, nämlich der Selbstkostensatz im Personenverkehr, auch derzeit schon gleich l, das ist dem Selbstkostensatz des Lastenverkehrs angenommen wird. Unsererseits wurde von dieser Voraussetzung nicht ausgegangen, es ist daher falsch, wenn Nördling uns dieselbe unterschiebt. Was wir behaupten, ist, dass nach durchgeführter Reform, das heisst nach Eliminirung des Eilzugsverkehrs und der kostspieligen Wagenclassen, sowie nach gründlicher Vereinfachung des ganzen Personendienstes p gleich l sein werde. Das Originellste ist dabei, dass Nördling die Unterstellung,

als ob die Kosten eines Tonnenkilometers im Personenverkehr auch jetzt schon denen im Lastenverkehr gleich seien, uns gleichsam als eine nicht hoch genug anzuschlagende Concession anrechnet, während sie doch nur dazu dient, für den Verkehr der Gegenwart einen höheren Netto-Ertrag, also für den Verkehr der Zukunft ein ungünstigeres Verhältniss künstlich herauszucalculiren. Die Wahrheit ist natürlich, dass das Verhältniss von p zu l heute unmöglich dasselbe sein kann, wie nach Einführung des Personen-Porto, und dass, wenn für letzteres $p = l$ angesetzt wird, p derzeit wesentlich grösser sein muss als l. Unsere Meinung ist, dass p derzeit verhältnissmässig um etwa 50 Percent grösser sein dürfte als das p des Personen-Porto, um jedoch vorsichtig zu rechnen, setzen wir für den *status quo* $p = {}^4/_3\ l$, und wir erhalten dann nach Vornahme der anderen oben bemerkten Correcturen die folgende vergleichende Zusammenstellung:

	Status quo (Ausnützung 25 Percent; $p = {}^4/_3\ l$)	Personen-Porto (Ausnützung 75 Percent; $p = l$)
Selbstkosten per Wagen-Kilom. . . .	7·60 kr.	. . . . . 4 kr.
Einnahme vom Wagen-Kilom.	17·00 kr.	im Localverk. . 12·75 kr. im Fernverk. . 6·37 kr.
Netto-Ertrag des Wagen-Kilom.	9·40 kr.	im Localverk. . 8·75 kr. im Fernverk. . 2.37 kr.
Netto-Ertrag des Personen-Kilom.	1·10 kr.	im Localverk. . 0·343 kr. im Fernverk. . 0·093 kr.

Es beträge also nach Einführung des Personen-Porto die Einnahme per Personen-Kilometer im Localverkehr etwas über 31 Percent, im Fernverkehr nicht ganz 9 Percent der derzeitigen personenkilometrischen Einnahmen. Damit eine Verfünffachung des gesammten Verkehrs zu dem derzeitigen financiellen Ergebniss führe, müssten Localverkehr und Fernverkehr sich ungefähr zur Hälfte in den Verkehr des Personen-Porto theilen.

Zu diesem Ergebnisse hätte Herrn v. Nördling seine erste Aufstellung führen müssen, wenn er keine andere Absicht gehabt hätte, als richtig zu rechnen. Wir geben indessen zu, dass die hier zu Tage tretenden Differenzen von untergeordneter Bedeutung sind, während der Schwerpunkt der Nördling'schen Angriffe in den nun folgenden Untersuchungen gefunden werden muss. Herr v. Nördling bemerkt zuvörderst ganz richtig, dass die Ausnützung der Sitzplätze mit durchschnittlich 75 Percent zu hoch gegriffen sei, und stellt daher eine Reihe neuerer Rechnungen auf, in denen der Ausnützungs-Coëfficient zuerst mit 50, dann

mit 25 Percent angenommen wird. Auf den letzteren Percentsatz wollen wir uns nicht einlassen. Zwar beruft sich Nördling zur Unterstützung seiner Supposition auf Gewährsmänner, welche angeblich von der Meinung ausgegangen sein sollen, dass bei zunehmender Frequenz das Ausnützungspercent sich sogar verschlechtern müsse; es hat aber unseres Wissens Niemand etwas Derartiges behauptet, und wenn es geschehen wäre, so könnte man den Betreffenden ruhig der allgemeinen Heiterkeit überlassen. Angesichts des Umstandes, dass auf einzelnen Bahnen heute schon thatsächlich nahe an 50 Percent der Sitzplätze ausgenützt sind, und beispielsweise die Karl Ludwig-Bahn, gewiss keine Personenbahn *kat exochen*, regelmässig einige 40 Percent Ausnützung hat, wird man für das Personen-Porto selbst bei der grössten Vorsicht nicht unter 50 Percent herabzugehen brauchen. Sowie jedoch an den von uns aufgestellten Ziffern gerüttelt wird, erfordert, wie wir dies schon wiederholt betont haben, die Gerechtigkeit, dass die Kritik sich auf alle Daten des ganzen Planes erstrecke. Wir haben 75 Percent angenommen unter der stillschweigenden Voraussetzung, dass die Passagiere der Luxuswagen, die ja das Porto bezahlen, aber keinen Sitzplatz der einheitlichen Wagenclasse beanspruchen, mit in Rechnung gezogen werden. Abstrahirt man bei der Ertragsrechnung des Personen-Porto von diesen Luxuspassagieren, so muss die Einnahme von denselben gesondert verrechnet werden, und zwar, wie wir früher bereits ausgeführt haben, mit mindestens 20 Percent der Gesammteinnahmen. Unter Berücksichtigung dieser Momente erhält man das folgende Schema:

Personen-Porto.

(Ausnützung 50 Percent. 20 Percent Zuschlag.)

Selbstkosten per Wagen-Kilometer . . . . . 4 kr.

Einnahmen:

1. Localverkehr.

17 Personen à 0·5 kr. = . . . 8·5 kr.
20 Percent Zuschlag . . . . . 1·7 kr.
= . . . . . 10·20 kr.

Netto-Ertrag per Wagen-Kilometer . . . . . 6·20 kr.
Netto-Ertrag per Personen-Kilometer . . . . . 0·365 kr.

2. Fernverkehr.

17 Personen à 0·25 kr. = . . 4·25 kr.
20 Percent Zuschlag . . . . . 0·85 kr.
= . . . . . 5·10 kr.

Netto-Ertrag per Wagen-Kilometer . . . . . 1·10 kr.
Netto-Ertrag per Personen-Kilometer . . . . . 0·065 kr.

Wie man sieht, ist das Ergebniss vom ursprünglich gefundenen nicht wesentlich verschieden; im Fernverkehr etwas ungünstiger, dafür im Localverkehr günstiger. Stellt man aber vollends in Rechnung, dass ja die durchschnittliche Reisedistanz für das Personen-Porto mit 20 Kilometern im Localverkehr und mit 100 im Fernverkehr offenbar viel zu hoch gegriffen ist, und reducirt man auf Grund der derzeitigen Durchschnitte die obigen Ziffern auf 14 und 62 Kilometer, so gelangt man zu dem Ergebnisse, dass im Localverkehr schon bei einer Verdoppelung und im Fernverkehr bei einer Versechsfachung der heutigen Frequenz, im Durchschnitte also bei einer Verdreifachung, schlimmstenfalls bei einer Vervierfachung der gesammten Verkehrsziffer das gleiche financielle Erträgniss zu erwarten wäre.

Der Schwerpunkt der Nördling'schen Rechnungen liegt aber selbstverständlich in dem Verhältnisse, das er zwischen den Kosten des Personen- und Lastenverkehrs findet. Er berechnet zuvörderst, wie sich die beiderseitigen Erträgnisse gestalten würden, wenn $p = 2\,l$ wäre, und findet dabei, dass der Localverkehr auf das Siebenfache steigen müsste, um das gleiche financielle Erträgniss zu liefern, der Fernverkehr dagegen bereits ein Deficit ergäbe, das $5^1/_2$ Millionen betrüge, falls der Verkehr sich verfünffachen sollte. Herr v. Nördling glaubt aber, man müsse auch damit rechnen, dass $p = 4\,l$ sei, und findet für diesen Fall im Localverkehr wie im Fernverkehr ein Deficit, das sich bei Verfünffachung des Verkehrs auf 53 Millionen stellen würde. Bevor wir nun dieses $p = 4\,l$ untersuchen, müssen wir vorerst darauf aufmerksam machen, dass selbst unter dieser absurden Voraussetzung das gefundene Resultat ein ganz anderes wird, sowie man sich überhaupt entschliesst, richtig zu rechnen und die in der ersten Tabelle gerügten Irrthümer zu eliminiren, nämlich die wirklichen wagenkilometrischen und nicht die fictiven, aus dem Tonnenkilometer willkürlich berechneten Kosten zur Basis des Calculs zu nehmen, ferner zu berücksichtigen, dass das p der Gegenwart auch in seinem Verhältniss zu l unmöglich dem p des Personen-Porto gleichgestellt werden dürfe, und schliesslich die Zahl der Sitzplätze per Waggon richtig einzustellen. Abstrahirt man zudem von der ungehörigen Annahme gleich bleibender Ausnützung trotz jedenfalls riesig anwachsender Frequenz, und stellt man den Zuschlag für die Luxuswagen,

sowie endlich und letztlich die richtig gestellten Reisedistanzen in Rechnung, so wird man finden, dass selbst die Voraussetzung, der Personenverkehr beanspruche derzeit die vierfachen Kosten des Lastenverkehrs, alle ihre Schrecken verliert. Ehe wir die einschlägigen Rechnungen durchführen, muss noch bemerkt werden, dass in der diesbezüglichen Aufstellung des Herrn Sections-Chefs v. Nördling, abgesehen von allen anderen bereits gerügten Unrichtigkeiten, auch noch die vorkommt, dass das Verhältniss zwischen Personen- und Lastenachsen unter der Geltung des Personen-Porto so angenommen wird, wie es sich derzeit bei der Nordbahn stellt, wo auf 48 Millionen Personenachsen 465 Millionen Lastenachsen entfallen. Das ist eine offenbar ganz unzulässige Supposition; derzeit schon ist auf allen österreichischen Bahnen das Verhältniss der Personenachsen wesentlich höher, es entfallen nämlich auf 476 Millionen Personenachsen 2606 Millionen Lastenachsen, und es ist selbstverständlich, dass das Personen-Porto den Personenverkehr relativ stärker heben muss als den Lastenverkehr. Das Mindeste aber ist, dass man das derzeitige Durchschnittsverhältniss des österreichischen Gesammt-Eisenbahnnetzes zur Grundlage der Rechnung nimmt, und das ist denn auch bei den hier folgenden Aufstellungen geschehen.

Untersuchen wir zuvörderst, wie sich der Calcul stellt, wenn p derzeit gleich $2\,l$ genommen wird, so finden wir unter der gewiss mässigen Voraussetzung, dass sich nach Eliminirung der theuren Verkehre $p = {}^3/_2\,l$ stellen wird, das folgende Schema:

Status quo

(Ausnützung 25 Percent; p = 2 l.)

Selbstkosten per Wagen-Kilometer	10·40	kr
Einnahmen 8·5 × 2 kr. =	17·00	kr
Netto-Ertrag per Wagen-Kilometer	6·60	kr.
Netto-Ertrag per Personen-Kilometer	0·75	kr.

Personen-Porto.

(Ausnützung 50 Percent; p = ³/₂ l. Zuschlag 20 Percent)

Selbstkosten per Wagen-Kilometer	5·50	kr
1. Localverkehr (Durchschnitts-Distanz 14 Kilometer.)		
17 Personen à 0·71 kr. =	12·07 kr.	
20 Percent Zuschlag	2·40 kr.	
=	14·47	kr.
Netto-Ertrag per Wagen-Kilometer	8·97	kr.
Netto-Ertrag des Personen-Kilometer	0·527	kr.

Personen-Porto.

(Ausnützung 50 Percent; $p = {}^3/_2$ l. Zuschlag 20 Percent.)

2. Fernverkehr (Durchschnitts-Distanz 62 Kilometer.)

17 Personen à 0·4 kr. = . . . 6·80 kr.
20 Percent Zuschlag . . . . . 1·36 kr.
———— = ... 8·16 kr.

Netto-Ertrag per Wagen-Kilometer . . . . . 2·66 kr.
Netto-Ertrag per Personen-Kilometer . . . . . 0·156 kr.

Man sieht auf den ersten Blick, dass diese Rechnung noch wesentlich günstigere Resultate ergibt als die ursprüngliche rohe Aufstellung. Die kilometrischen Einnahmen aus dem Localverkehr des Personen-Porto sind jetzt auf 70 Percent, die des Fernverkehrs auf 20 Percent der derzeitigen kilometrischen Einnahmen gestiegen.

Setzt man für die Gegenwart $p = 4\ l$, was nach Vereinfachung des Personendienstes $p = 3\ l$ im Maximum entsprechen dürfte, so ergibt sich das folgende Schema:

Status quo.

(Ausnützung 25 Percent: p = 4 l.)

Selbstkosten per Wagen-Kilometer . . . . . 16·40 kr.
Einnahmen 8·5 × 2 kr. = ... 17·00 kr.
Netto-Ertrag per Wagen-Kilometer . . . . . 0·60 kr.
Netto-Ertrag per Personen-Kilometer . . . . . 0·07 kr.

Personen-Porto.

(Ausnützung 50 Percent; p = 3 l. 20 Percent Zuschlag.)

Selbstkosten per Wagen-Kilometer . . . . . 9·17 kr.

1. Localverkehr (Durchschnitts-Distanz 14 Kilometer.)

17 Personen à 0·71 kr. = . . 12·07 kr.
20 Percent Zuschlag . . . . . 2·40 kr.
———— = ... 14·47 kr.

Netto-Ertrag per Wagen-Kilometer . . . . . 5·30 kr.
Netto-Ertrag per Personen-Kilometer . . . . . 0·31 kr

2. Fernverkehr (Durchschnitts-Distanz 62 Kilometer.)

17 Personen à 0·4 kr. = . . . 6·80 kr.
20 Percent Zuschlag . . . . . 1·36 kr.
———— = ... 8·16 kr.

Netto-Ertrag per Wagen-Kilometer . . . . . 1·01 kr.
Netto-Ertrag per Personen-Kilometer . . . . . 0·06 kr.

Hier findet man allerdings für den Fernverkehr des Personen-Porto ein Deficit; dasselbe ist aber so gering und der Nettoüberschuss, den unter diesen Suppositionen die Eisenbahnen derzeit aus dem Personendienste ziehen würden, ist so mikroskopischer Art, dass füglich behauptet werden kann, die Aus-

fälle, um die es sich selbst in diesem Falle handeln könnte, seien keineswegs derart, dass aus ihnen ein Hinderniss der Einführung einer so grossartigen Reform gefolgert werden könnte. Dazu kommt aber noch, dass der Localverkehr selbst unter den obigen absurden Voraussetzungen einen Ueberschuss ergibt, der für alle Fälle genügen müsste, nicht nur das Gleichgewicht gegen das derzeitige financielle Ergebniss herzustellen, sondern sogar directe Mehreinnahmen zu liefern. Die 0·07 Kreuzer per Personenkilometer, welche, wenn $p = 4\,l$ ist, der derzeitige Tarif ergeben würde, machen umgerechnet auf die rund zwei Milliarden Personenkilometer des Jahres 1883, 1·4 Millionen Gulden Netto-Einnahmen; wenn sich nun in Zukunft der auf das Fünffache gesteigerte Personenverkehr zu gleichen Hälften zwischen Local- und Fernverkehr theilen sollte, so würde der erstere einen Ueberschuss von 15·5 Millionen, der letztere ein Deficit von 3 Millionen Gulden ergeben; wir hätten also *in toto* einen Ueberschuss von $12^1/_2$ Millionen, also beinahe das Zehnfache des gegenwärtigen Ergebnisses.

Es ist aber ganz überflüssig, sich mit derartigen Rechnungen weiter zu beschäftigen, denn die Voraussetzung, dass $p = 2\,l$ sei, ist so unwahrscheinlich, und vollends die, dass $p = 4\,l$ sei, so absurd, dass es kaum zu fassen ist; wie ein Fachmann vom Range Nördling's in derartige Irrthümer verfallen kann. „Er beruft sich dabei allerdings auf „angesehene Fachmänner", die von der Ansicht ausgegangen sind, dass die Selbstkosten eines Personenzuges so hoch seien, wie die eines Lastzuges; sonderbar ist, dass er die Meinung dieser angesehenen Fachmänner wenige Wochen zuvor, als er sein Buch über die Selbstkosten des Eisenbahntransportes herausgab, kaum einer Erwähnung werth hielt und selbst den für den Personenverkehr so wesentlich günstigeren französischen Schlüssel, von welchem wir noch ausführlich zu sprechen haben werden, nur für Bahnen mit besonders kostspieligem Personendienste gelten lassen wollte. Im Uebrigen genügten Herrn v. Nördling auch bei Gelegenheit seines vorliegenden Aufsatzes diese „angesehenen Fachmänner" als Eideshelfer nicht, und er unternahm es, auf Grund einer selbstständigen Rechnung zu zeigen, dass p sehr wohl gleich $4\,l$, ja unter Umständen auch noch weit höher sein könne. Im mündlichen Vortrag wurde auf diese Rechnung der Haupt-

nachdruck gelegt, jetzt ist sie gleichsam blos zu Unterstützung einer an sich schon plausiblen Auffassung in's Treffen geführt. Die Wahrheit ist, dass man es dabei mit einem mathematischen Lapsus zu thun hat, der auf nicht mehr und nicht weniger hinausläuft, als auf den Versuch, zwei Gleichungen mit drei Unbekannten aufzulösen. Dass dabei ein höchst merkwürdiges Resultat herauskommen musste, ist selbstverständlich, nur irrt Herr v. Nördling, wenn er glaubt, seine Rechnung zeige, dass eine vermeintliche unüberschreitbare mathematische Grenze für das Verhältniss l nicht bestehe. Eine solche Grenze lässt sich finden je nach den Voraussetzungen, von denen man ausgeht, nur muss man dabei in die Gleichung für p oder für l irgend eine bekannte Grösse einstellen, wie wir das thaten, als wir bei der Westbahngleichung l durch das bekannte d der Nordbahn ersetzten. Herr v. Nördling will das unbekannte l der Westbahn aus dem ebenso unbekannten l der Nordbahn und *vice versa* dieses letztere aus dem unbekannten l der Westbahn herauscalculiren; dass einem so geübten Rechner nicht auf den ersten Blick klar war, was herauskommen müsse, nimmt uns Wunder. Die endlose Reihe consequent weitergeführt, schliesst mit dem Ergebniss $p = \infty l$, das heisst aus dem Mathematischen in das Hausbackene übersetzt: Wenn zwei Grössen zusammengenommen einer dritten gleich sind, und man von ihrem gegenseitigen Verhältniss nicht mehr weiss, als dass die eine grösser ist als die andere, so gibt es für dieses Verhältniss keine andere Grenze als die Unendlichkeit. Mit demselben Rechte wie sein $p = 4\,l$, könnte Herr v. Nördling also auch p gleich billionenmal l hinstellen.

Allein es wäre ja möglich, dass das von Herrn v. Nördling gefundene Resultat trotz der falschen Methode, nach welcher zu demselben gelangt wurde, doch der Wahrheit nahe käme. Zwar spricht gegen diese Möglichkeit schon die Voraussetzung, von welcher bei der Rechnung ausgegangen wurde, dass nämlich die Betriebs-Coëfficienten der Nord- und Westbahn im Frachtgeschäfte gleich seien, was alle betriebstechnische Raison so sehr auf den Kopf stellt, dass jeder Unbefangene sich eigentlich von vornherein hätte sagen können, wie ein von derartigen Prämissen ausgehender Calcul — ganz abgesehen von seiner mathematischen Unzulässigkeit — zu den ungeheuerlichsten

Ergebnissen führen könne. Untersuchen wir nichtsdestoweniger an der Hand des verfügbaren statistischen Materials, ob die Thatsachen des Eisenbahnverkehrs sich mit der Supposition vereinbaren lassen, dass der Achskilometer oder der Bruttotonnen-Kilometer im Personenverkehr vierfach höhere Kosten verursache wie im Lastenverkehr. Um das Gegentheil sofort mit grösster Deutlichkeit einzusehen, ist nichts Anderes erforderlich, als die Vergleichung einiger Bahnen mit verhältnissmässig sehr starkem Personenverkehr. Als Beispiel einer solchen bietet sich in erster Linie die Wien-Aspang-Bahn, die im Jahre 1883 auf $2._{145}$ Millionen Achskilometer im Personenverkehr $3._{291}$ Millionen Achskilometer Lastenverkehr hatte. Es ist das eine kleine Bahn mit sehr wenig dichtem Verkehr. Ihre Gesammtbewegung beträgt gegenüber den rund 1184·7 Millionen Bruttotonnen-Kilometern der Westbahn blos 24·9 Millionen Bruttotonnen-Kilometer, und gegenüber den 0·4 Millionen Nettotonnen per Kilometer auf der Westbahn kommen auf den Kilometer der Aspang-Bahn blos 0·06 Millionen Nettotonnen. Es ist also ganz offenbar, dass der Kosten-Coëfficient der Aspang-Bahn wesentlich höher sein muss als der der Westbahn, und in der That finden wir, dass sich der Durchschnittskostensatz für den Wagen-Achskilometer hier auf 4 Kreuzer gegenüber den 3 Kreuzern der Westbahn stellt. Einleuchtend ist ferner, dass auf der Aspang-Bahn beide Verkehrsarten relativ theurer sein müssen als auf der Westbahn, da zwar das Percentverhältniss ihres Personenverkehrs zu jenem ihres Gesammtverkehrs (39·4 Percent) wesentlich höher ist als der analoge Percentsatz der Westbahn (22·4 Percent), nichtsdestoweniger aber Umfang und Dichte ihrer Personenbewegung von der Westbahn um das Vierundzwanzigfache, respective Vierfache übertroffen werden. Für den Personenverkehr der Westbahn hat nun Nördling 1·56 Kreuzer per Bruttotonnen-Kilometer gefunden; die Bruttotonne im Personendienste der Aspang-Bahn müsste, wenn diese Ziffer richtig wäre, jedenfalls höhere Kosten verursachen, wahrscheinlich im selben Verhältnisse von 4 : 3 höhere, in welchem die Kosten im Gesammtverkehr beider Bahnen sich zu einander verhalten. Stellen wir aber auch nur diese 1·56 Kreuzer in den Personendienst der Aspang-Bahn ein, so ergibt sich, weil eben der Personenverkehr der Aspang-Bahn percentuell höher ist als bei

der Westbahn, das merkwürdige Resultat, dass von den 221,718 Gulden der Gesammtbetriebsausgaben der Aspang-Bahn 183,823 Gulden auf die Kosten des Personenverkehrs entfallen, so dass der gesammte Lastendienst für nicht ganz 38,000 Gulden besorgt würde, wonach dann auf die Lastenachse der Aspang-Bahn 1·15 Kreuzer entfielen, während die Lastenachse der Westbahn — immer unter der Voraussetzung, dass $p = 4\,l$ sei — 1·8 Kreuzer und die Lastenachse der Nordbahn 1·5 Kreuzer beanspruchen würde. Geht man aber vollends von der Voraussetzung aus, dass die Grössen p und d beider Bahnen in annähernd gleichem Verhältniss zu einander stehen, wonach dann der Personen-Achskilometer der Aspang-Bahn auf 11·4 Kreuzer käme, so beansprucht der Personendienst mehr als die Gesammtbetriebskosten, und man findet als Selbstkosten-Coëfficienten des Lastenverkehrs eine negative Grösse, nämlich *minus* 0·7 Kreuzer per Achskilometer. In unseren Augen ist der Unsinn im zweiten Falle allerdings nur wenig ärger als im ersten. Denn zu glauben, dass der Lasten-Coëfficient einer kleinen, verkehrsarmen Bahn wohlfeiler sei als jener der grosser Weltbahnen, ist keineswegs dem Wesen, sondern nur dem Grade nach absurder, als sich der Ansicht hinzuneigen, dass der Lastenverkehr dieser kleinen Bahn weniger als nichts koste, denn in beiden Fällen müsste eine unbekannte himmlische Macht vorhanden sein, die es ihr ermöglicht, derartige Resultate zu erzielen. Da aber Herr v. Nördling keinen Anstand nahm, eine umständliche Rechnung auf Basis der Voraussetzung durchzuführen, dass der Kosten-Coëfficient im Lastenverkehr der Westbahn und der Nordbahn gleich sei, so kann es nicht schaden, die Sache bis in die äussersten Consequenzen zu verfolgen.

Und man darf auch nicht glauben, dass derartige Consequenzen nur bei einer Vergleichung der Aspang-Bahn mit der Kaiserin Elisabeth-Westbahn oder der Nordbahn sich zeigen. Man gelangt zu ähnlichen Resultaten überall, wo die Formel $p = 4\,l$ auf Bahnen mit verschieden starkem Personenverkehr angewendet wird. Es liegen uns beispielsweise die Betriebsrechnungen der vereinigten Schweizer Bahnen vor; dieselben haben einen verhältnissmässig sehr hohen Personenverkehr, 14·5 Millionen Personen-Achskilometer auf 18·5 Millionen Lasten-Achskilometer. Die Kosten des Wagen-Achskilometers stellen sich

im Durchschnitte auf vier Kreuzer, genau so hoch wie bei der Aspang-Bahn. Da aber der Percentsatz des Personenverkehrs hier noch höher ist als bei der Aspang-Bahn, so tritt die Absurdität des $p = 4\,l$ auch noch viel greller zu Tage. Stellen wir nämlich einfach das nach dieser Formel gefundene p der Elisabeth-Westbahn in die Betriebsrechnung der vereinigten Schweizer Bahnen ein, so finden wir $l = 0{\cdot}4$ Kreuzer, das ist etwas über ein Viertel des unter gleicher Voraussetzung ($p = 4\,l$) berechneten Lasten-Coëfficienten der Nordbahn und 22 Percent des Lasten-Coëfficienten der Elisabeth-Westbahn. Geht man aber vollends von der Voraussetzung aus, dass sich das p der Schweizer Bahnen zum p der Elisabeth-Westbahn annähernd so verhalten würde, wie die beiderseitigen Durchschnittskosten, dann spendet die Gnade des Himmels der schweizerischen Gesellschaft für jeden zurückgelegten Lasten-Achskilometer ein Extrageschenk von 1·8 Kreuzern, und ihr gesammter Lastenverkehr kostet um 800,000 Francs weniger als nichts.

Es ist also offenbar, dass $p = 4\,l$ einen eisenbahnbetriebstechnischen Unsinn darstellt, der sich mit den Thatsachen des Verkehrs absolut nicht in Einklang bringen lässt. Aber selbst die Formel $p = 2\,l$ harmonirt mit den Thatsachen der Statistik durchaus nicht. Die Unmöglichkeit tritt hier nicht so grell und unwiderleglich in die Augen, aber wem es darauf ankommt, die Wahrheit zu finden, und wer sich der offenbaren Logik der Thatsachen nicht verschliessen will, sofern dieselben einer vorgefassten Meinung widersprechen, der wird zum mindesten zugeben müssen, dass diese Verdoppelung des Kosten-Coëfficienten im Personenverkehr höchst unwahrscheinlich sei. Um das einzusehen, ist es am besten, Eisenbahnen mit ziemlich gleichen Kosten-Coëfficienten, dagegen aber mit verschiedenem Percentsatze des Personen- und Lastenverkehrs mit einander zu vergleichen. So hat beispielsweise die Graz-Köflacher Eisenbahn nahezu denselben Durchschnittskostensatz per Wagen-Achskilometer wie die Wien-Aspang-Bahn, nämlich 3·9 Kreuzer (gegen 4 Kreuzer), während ihr Personenverkehr blos 11·8 Percent ihres Gesammtverkehrs beträgt, bei der Wien-Aspang-Bahn dagegen 39·4 Percent. Es ist dabei zu bemerken, dass der geringfügige Unterschied des Kosten-Coëfficienten mehr als ausreichend durch Umfang und Dichte des Verkehrs erklärt

wird, denn es entfallen auf der Graz-Köflacher Bahn 0·37 Millionen Nettotonnen auf den Tonnenkilometer, bei der Aspang-Bahn blos 0·06 Millionen, und der Gesammtverkehr beträgt bei der Graz-Köflacher Bahn 65·2 Millionen Bruttotonnen-Kilometer, bei der Wien-Aspang-Bahn 24·9 Millionen. Man wird zugeben, dass bei so einschneidenden Differenzen der Verkehrsmengen der Unterschied des Kosten-Coëfficienten auffallend gering ist und zu seiner Erklärung mit nichten des Hinweises auf den höheren Percentsatz des Personenverkehrs der Aspang-Bahn bedarf. Wohl aber genügt dieser Percentsatz, um die Unmöglichkeit der Formel $p = 2\,l$ hervortreten zu lassen. Führt man diese nämlich in die Betriebsrechnungen ein, so ergibt sich das merkwürdige Resultat, dass unter dieser Voraussetzung Personen- und Lastenverkehr der Aspang-Bahn ganz ausserordentlich wohlfeiler sein müsste als der Personen- und Lastenverkehr der um so vieles verkehrsreicheren Graz-Köflacher Bahn; es ist dann nämlich das p der Aspang-Bahn gleich 5·7 Kreuzer, das der Graz-Köflacher Bahn 7 Kreuzer und das l der Aspang-Bahn 2·85 Kreuzer, das l der Graz-Köflacher-Bahn 3·5 Kreuzer. Das aber widerspricht ganz offenbar der Wahrheit; die Kosten-Coëfficienten der verkehrsreicheren Kohlenbahn können doch unmöglich höher sein, als die der Touristenbahn in der Nähe Wiens. Das ist aber nur dann nicht der Fall, wenn zwischen p und l weder hier noch dort ein wesentlicher Unterschied besteht, denn wie ein solcher statuirt, so wie p wesentlich grösser angenommen wird als l, verschiebt sich das Verhältniss in auffallender Weise zu Ungunsten der Graz-Köflacher Bahn, weil eben ihr Personenverkehr verhältnissmässig weit geringer ist als der der Aspang-Bahn. Umgekehrt verhält sich die Sache, wenn man l grösser annimmt als p. Jetzt wird wegen des Ueberwiegens der Lastenachsen der Verkehr auf der Graz-Köflacher Bahn in beiden Zweigen desto wohlfeiler im Verhältniss zu demjenigen der Aspang-Bahn, je höher man den Kosten-Coëfficienten des Lastenverkehrs über denjenigen des Personenverkehrs ansetzt. Und wir wollen nebenbei bemerken, dass diese zwei Bahnen nicht die einzigen sind, deren Verkehrsverhältnisse bei genauer Analyse zu der Vermuthung drängen, dass unter Umständen der Personenverkehr für jede bewegte Achse wirklich geringere Kosten verursacht als der Lastenverkehr.

Dass übrigens die Auffassung, der Personenverkehr sei so ausserordentlich theurer als der Lastenverkehr, in fachmännischen Kreisen keineswegs so allgemein verbreitet ist, als in der Discussion über das Personen-Porto mehrfach behauptet wurde, ja, dass dieselben Fachmänner, die in ihrem Kampfe gegen die von uns angeregte Reform diesfalls die abenteuerlichsten Anschauungen zum Besten gaben, ganz abweichender Meinung sind, wenn es sich um Erörterungen handelt, bei denen ihr Vorurtheil nicht in so ausgesprochenem Maasse in's Spiel kommt, wie dies beim Personen-Porto der Fall zu sein scheint — dafür liefert einen entsprechenden Beleg gerade Herr Sections-Chef v. Nördling. In seinem Vortrage vom 7. April debutirte er mit der Gleichung $p = 4\,l$; wenige Wochen zuvor war aber sein Buch über „Die Selbstkosten des Eisenbahntransportes" erschienen, in welchem er sich über den sogenannten französischen Schlüssel folgendermaassen äusserte: „In Frankreich wird dabei gemeiniglich von der Voraussetzung ausgegangen, dass ein Durchschnittsreisender pro Kilometer dieselben Kosten verursache wie durchschnittlich ein Fracht-Tonnenkilometer. Dieser Lehrsatz soll sich auch bei den Linien der österreichischen Staatsbahn-Gesellschaft bewahrheiten. Er bietet einen äusserst bequem zu handhabenden Schlüssel, der aber selbstverständlich auf allgemeine Giltigkeit keinen Anspruch machen kann, denn wenn er auf Bahnen mit zahlreichen Schnellzügen und überhaupt raschem Personenverkehr passt, so muss er auf Bahnen, wo Reisende dritter und vierter Classe vorherrschen, unrichtig sein und umgekehrt."

Was das, auf österreichische Eisenbahnverhältnisse angewendet, bedeutet, ersieht man, wenn man die rund 91 Millionen Gulden betragenden Kosten des österreichischen Gesammt-Eisenbahndienstes aus dem Jahre 1883 auf die 5·92 Milliarden Nettotonnen-Kilometer und 2·05 Milliarden Personenkilometer, die im selben Jahre auf unseren heimischen Linien bewegt wurden, repartirt. Es ergibt sich dabei, dass nach diesem Schlüssel 22·8 Millionen Gulden auf die Betriebskosten im Personenverkehr und 68·2 Millionen auf den Lastenverkehr entfallen würden, was, auf die bewegten Achskilometer umgerechnet, 4·8 Kreuzer für die Personenachse und 2·62 Kreuzer für die

Lastenachse, das ist also ein Verhältniss wie 1·8:1 ergäbe. Dass Herr Sections-Chef v. Nördling in seiner Replik ein Verhältniss von 2·63:1 herausgerechnet, hat seinen Grund ganz einfach darin, dass er auch hier nach der einmal bereits gerügten Methode vorging, an Stelle der allgemein bekannten achskilometrischen Verhältnisse auf einem Umwege und unter Zugrundelegung falscher Daten herausgeklügelte Waggonlasten und Ausnützungs-Coëfficienten zu benützen. Aber, ganz abgesehen davon, fragen wir: Wie kommt derselbe Fachmann, der kurze Zeit zuvor den französischen Schlüssel nur dort als zutreffend erklärte, wo der Personenverkehr — wie bei der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft — besonders kostspielig und die Ausnützung der Personenwagen eine besonders ungünstige ist, und der dem entsprechend bei seinen weiteren Calculationen für die bewegten Bruttotonnen in beiden Verkehrsarten den gleichen Kostenaufwand ansetzte, wie kommt er dazu, jetzt, weil es sich um Argumente gegen das Personen-Porto handelt, noch so wesentlich über denselben Schlüssel hinauszugreifen? Ja, was mehr ist, es lässt sich zeigen, dass Nördling, als er sein Buch schrieb, eine ganz richtige Vorstellung nicht blos von der Bedeutung des französischen, sondern auch von der des sogenannten zugskilometrischen Schlüssels für die vorliegende Frage hatte, wenige Wochen später aber Alles vergessen zu haben scheint, was ihm sonst so geläufig ist. In seiner gegen uns gerichteten Polemik beruft er sich auf „angesehene Fachmänner", denen zufolge der zugskilometrische Schlüssel ein Verhältniss der tonnenkilometrischen Kosten ergeben würde, in dessen Sinn p bis zu $4{\cdot}9\ l$ gleich wäre, und nach dem französischen Schlüssel bewerthet er — wie soeben erwähnt — $p = 2{\cdot}63\ l$. In seinem Buche aber lesen wir darüber: „Diese Summe (die gesammten Betriebskosten der Theissbahn) ist auf den Personen- und Frachtverkehr zu vertheilen. Nach dem Schlüssel der Zugskilometer würden auf den ersteren 46 Percent, auf letzteren 54 Percent entfallen. Nach dem französischen Schlüssel kämen auf den Personenverkehr 35 Percent, auf den Frachtverkehr 65 Percent der Ausgaben. Nach dem einfachen Bruttotonnen-Kilometer-Schlüssel berechnen sich 28 Percent für den Personenverkehr und 72 Percent für den Lastenverkehr." Man sieht auf den ersten Blick, dass hier der zugskilometrische sowohl als der französische Schlüssel eine

ganz andere Rolle spielen, als in dem Vortrage gegen das Personen-Porto. Allerdings handelt es sich hier um eine einzelne Bahn, und wir legen desshalb auf die dabei gefundenen Ziffern kein besonderes Gewicht; wohl aber ist es merkwürdig, dass der Herr Sections-Chef die richtige Rechenmethode, deren er sich noch kurz zuvor bedient hatte, gänzlich über Bord wirft, so wie es sich um das Personen-Porto handelt, und an deren Stelle Rechnungs-Operationen setzt, die sowohl vom Standpunkte des Mathematikers als von demjenigen des Eisenbahnfachmannes geradezu verblüffend wirken müssen. Denn, nicht genug daran, dass aus dem Personen-Coëfficienten des französischen Schlüssels, der wenige Wochen zuvor nach seiner Rechnung bei der Theissbahn 1·7 betragen hätte, urplötzlich 2·63 werden soll, schwillt dieser Coëfficient für das Personen-Porto vollends auf 7 an, auf Grund der geradezu komisch wirkenden Annahme, dass die Beförderungskosten eines mit der dreifachen Passagierzahl besetzten Eisenbahnwaggons genau dreimal so hoch sind, als wenn der Waggon blos mit einem Drittel ausgenützt wäre. Ja, wem ist es denn beigefallen, bei 75 Percent Ausnützung der Sitzplätze den französischen Schlüssel anwenden zu wollen? Unter Berufung darauf, dass Nördling selber den französischen Schlüssel auch für den derzeitigen Eisenbahnverkehr wo im Durchschnitt mit 25percentiger Ausnützung gerechnet wird, als zu ungünstig erklärte, forderten wir ihn auf, die Kosten des Personendienstes nach diesem Schlüssel für den gegenwärtigen Verkehr zu berechnen und daraus zu entnehmen, dass die Personenkosten jetzt schon unmöglich auch nur zweimal so hoch sein könnten als die Lastenkosten. Bei steigender Ausnützung der Sitzplätze wird aber doch kein Fachmann auch nur im Traume daran denken, einen Schlüssel festzuhalten, der auf Basis einer schlechten Ausnützung gefunden wurde. Denn der französische Schlüssel gilt ja nur, weil, und insolange die Ausnützung schlecht ist; Nördling selber hat hervorgehoben, dass er schon bei der Theissbahn zu ungünstig erscheint, weil deren Personenverkehr nicht so kostspielig und ihre Ausnützung nicht so schlecht sei als bei jenen Bahnen, welche diesen Schlüssel erprobt haben sollen; und nun will er ihn gar auf einen Verkehr anwenden, wo 75percentige Ausnützung, Beseitigung der kostspieligen Wagenclassen und der Eilzüge angenommen worden sind!

Kann es ein augenscheinlicheres Zeugniss der Voreingenommenheit geben als diese ganze Argumentation von Seite eines Fachmannes, der soeben ein Buch geschrieben, in welchem die Lehre von den absoluten und relativen, von den constanten und variablen Betriebskosten geradezu auf die Spitze getrieben wurde? Oder bleiben etwa die personenkilometrischen Betriebskosten constant, gleichviel ob 20 oder 75 Percent der Sitzplätze ausgenützt sind? Gerade Herrn v. Nördling hätte es bei einiger Unbefangenheit nicht entgehen können, dass in der That die beispielsweise von der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft mit dem französischen Schlüssel gemachten Erfahrungen vollauf genügen, um die Richtigkeit unserer Rechnungen zum mindesten höchst plausibel zu machen. Wenn der französische Schlüssel, wie Nördling selber nach den *„Annales des ponts et chaussées" (1875, 2 semestre)* erzählt, dort als richtig erprobt wurde, das heisst, wenn auf den Strecken jener Bahn der Personenkilometer wirklich nicht mehr Kosten verursachte als der Lasttonnen-Kilometer, so würde das besagen, dass für den derzeitigen österreichischen Gesammtverkehr das Kostenverhältniss zwischen Personen- und Lastendienst sich höchstens wie 1 : 1·6 verhalten dürfte. Die rein mechanische Anwendung des Schlüssels ergäbe nämlich, wie einmal bereits bemerkt, ein Verhältniss von rund 1 : 1·8. Nun ist jedoch der Ausnützungs-Coefficient der Staatsbahn per Personenachse 3·77, der des österreichischen Gesammtnetzes 4·29. Um daher nach diesem Schlüssel den wahrscheinlichen Kosten-Coëfficienten (p) des Personenverkehrs für das Gesammtnetz zu finden, muss zunächst die Proportion aufgestellt werden:

$$1{\cdot}8 : p = 4{\cdot}29 : 3{\cdot}77,$$

was für p 1·6 ergäbe. Aber auch das wäre, wie gesagt, als Maximum anzusehen, denn die österreichischen Personenwagen sind nicht blos im Durchschnitt besser ausgenützt als die der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, es ist auch das Verhältniss der theuren Wagenclasse zu den wohlfeilen im Durchschnitt günstiger, die Zahl der kostspieligen Eilzüge ist geringer. Man dürfte vielleicht der Wahrheit am nächsten kommen, wenn man im Durchschnitt $p = 1{\cdot}5\,l$ setzt, und es ist höchst wahrscheinlich, dass es, wie bereits einmal erwähnt, in der österreichischen Monarchie heute schon zahlreiche Bahnen

gibt, denen die bewegte Bruttotonne oder die bewegte Wagenachse im Personenverkehr nicht unwesentlich wohlfeiler zu stehen kommt als im Lastenverkehr.

Auch lässt sich der französische Schlüssel dazu benützen, um nach einer anderen Methode zu zeigen, dass unsere Rechnungen über die Höhe der Selbstkosten unmöglich sehr weit von der Wahrheit abweichen können, und dass mit dem vorgeschlagenen Portosatze von 25 Kreuzern das Auslangen gefunden werden müsste. Es wurde bereits erwähnt, dass nach diesem Schlüssel von den 91 Millionen der gesammten Betriebskosten des Jahres 1883 22·8 Millionen Gulden auf den Personenverkehr entfallen würden. Da im selben Jahre 46·5 Millionen Eisenbahn-Passagiere befördert wurden, so entfiele auf jeden Passagier ein Selbstkostenbetrag von 48 Kreuzern. Da aber dieses Ergebniss unter der Voraussetzung des Ausnützungs-Coëfficienten 3·77 gefunden wurde, so ergibt sich beispielsweise für die Galizische Karl Ludwig-Bahn, deren Ausnützungs-Coëfficient 7·7 ist, folgende Proportion:

$$7{\cdot}7 : 3{\cdot}77 = 48 : x,$$

woraus sich x, das ist der wahrscheinliche Aufwand der Karl Ludwig-Bahn, für jeden Passagier auf 23·5 Kreuzer berechnen würde. Und stellt man ferner in den Calcul, dass ja das Personen-Porto denn doch die Ausnützung noch heben dürfte, dass die Eilzüge und theuren Wagenclassen ausgeschieden werden sollen und zu allem Ueberfluss die Passagiere der Luxuswagen nach unserem Plane einen Portosatz bezahlen, ohne einen Sitzplatz zu beanspruchen, so wird man ohneweiters zugeben, dass der Sprung bis zu den 15 Kreuzern der von uns berechneten Selbstkosten nicht gar so halsbrecherisch mehr ist.

Es wäre jetzt noch zu untersuchen, woran es eigentlich doch liegen mag, dass so gediegene und erfahrene Fachmänner, wie sie in die Discussion über das Personen-Porto eingegriffen haben, alle Ruhe des Urtheils verlieren, so wie sie über die Möglichkeit einer so weitgehenden Tarifreduction zu sprechen kommen. Insbesondere wäre festzustellen, woher die schier unausrottbar eingenistete Meinung stammt, dass die Kosten des Personenverkehrs so ausserordentlich höher seien als die des Lastenverkehrs. Darüber wird vielleicht die nachfolgende Tabelle einige Aufklärung geben, in welcher die österreichischen Eisen-

bahnen nach der Rangordnung ihrer tonnen- und achskilometrischen Selbstkosten geordnet sind, in welcher zugleich die Verkehrsdichte, der Umfang des Verkehrs und das Percentverhältniss der bewegten Personenachsen zu der Gesammtzahl der bewegten Achskilometer für jede einzelne Bahn übersichtlich dargestellt ist.

Name der Bahn	Kosten des Brutto-Tonnen-Km.	Kosten des Wagen-Achs-Kilomt.	Netto 1000 Tonnen per Km.	Gesammtverkehr in Brutto 1000 Tonnen-Kilomt.	Percentsatz der Personen-Achsen
Kaiser Ferdinands-Nordb. .	0·40	2·10	1.425·8	2,398.519·8	10·5
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft	0·44	2·30	481·9	3,235.684·4	13·4
Galiz. Karl Ludwig-Bahn . .	0·53	2·80	583·6	974.065·2	11·4
Kaschau-Oderberger. Eisenb.	0·53	3.07	395·9	399.588·4	10·5
Dux-Bodenbacher Eisenb. . .	0·54	2·70	703·6	131.624·6	6·7
Pilsen-Priesener Eisenb. . . .	0·57	2·90	279·8	172.137·9	10·4
Wien-Pottendof-Wr.-Neustädter Bahn	0·57	2·90	685·5	13.356·2	15·6
Südbahn	0·59	2·90	569·4	2,871.224·2	16·6
Kaiserin Elisabeth-Bahn . .	0·59	3·09	422·7	1,184.695·0	22·4
Böhmische Westbahn	0·60	3·20	476·2	244.394·9	12·1
Buschtiehrader Eisenbahn .	0·61	3·20	429·7	363.335·3	12·7
Oesterr. Nordwestbahn . . .	0·62	3·00	395·0	981.066·3	16·7
Kaiser Franz Joseph-Bahn .	0·68	3·50	331·9	655.947·0	23·9
Prag-Duxer Eisenbahn	0·68	4·00	388·7	120.762·7	7·2
Mähr.-schles. Nordbahn . . .	0·70	3·60	275·0	104.788·5	18·7
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	0·70	3·70	238·0	291.518·4	14·9
Süd-nordd. Verbind.-Bahn .	0·76	3·70	241·7	194.697·2	15·9
Mähr.-schles. Centralbahn . .	0·76	3·90	138·3	62.606·4	19·9
Aussig-Teplitzer Eisenb. . . .	0·78	3·80	980·5	194.650·0	10·0
Kronprinz Rudolph-Bahn . .	0·82	4·30	191·3	461.502·1	20·0
Dniester-Bahn	0·83	4·00	111·0	39.950·3	19·7
Graz-Köflacher Eisenbahn . .	0·87	3·90	372·6	65.206·8	11·8
Böhmische Nordbahn	0·88	4·00	211·2	169.290·7	17·3
Wien-Aspang-Eisenbahn . .	0·89	4·00	58·5	24.957·4	39·4
Erste Ungar.-galiz. Eisenb. .	0·92	4·90	106·6	96.391·8	19·8
Ungarische Westbahn	0·99	4·90	126·9	154.274·9	28·6
Rakonitz-Protivin	1·08	5·20	74·9	33.982·8	24·3
Westliche Staatsbahnen . . .	1·23	6·50	53·2	119.145·1	32·9
Tarnow-Leluchow-ung. Gr. .	1·27	6·50	58·9	33.567·8	29·4
Mährische Grenzbahn	1·34	6·40	70·4	27.481·7	24·1
Vorarlberger Bahn	1·35	6·10	94·0	33.018·3	40·4
Ostrau-Friedländer Eisenb. .	1·36	6·80	114·6	10.409·0	26·4
Erzherzog Albrecht-Bahn . .	1·40	6·50	63·4	40.298·8	23·3
Erbersdorf-Würbenthal . . .	1·51	7·10	35·9	2.342·9	35·4
Unter-Drauburg-Wolfsberg .	1·55	6·60	39·0	4.241·7	29·8
Mürzzuschlag-Neuberg	1·60	6·90	70·4	1.975·6	31·3
Leoben-Vordernberger Bahn	1·69	7·90	183·6	5.487·9	23·8
Wiener Verbindungsbahn . .	1·95	8·70	685·5	13.356·2	15·6
Kriegsdorf-Römerstadt	1·95	10·60	42·0	1.601·2	32·5

Diese Tabelle zeigt vor Allem, dass der Kosten-Coëfficient, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, durch zwei Factoren bedingt ist, nämlich durch Verkehrsdichte und Verkehrsumfang. Die tonnen- und achskilometrischen Kosten der grossen Bahnen sind mässiger als die der kleinen und die der Eisenbahnen mit dichtem Verkehr mässiger als die derjenigen, wo eine geringe Tonnenzahl auf den Kilometer entfällt. Ein bestimmtes Gesetz über den wechselseitigen Einfluss der zwei Factoren lässt sich nicht finden, nur wird man, abgesehen von solchen Bahnen, bei denen ganz specielle Verhältnisse obwalten, wie dies beispielsweise bei der Pilsen-Priesener Bahn oder bei der Wiener Verbindungsbahn der Fall ist, in der ganzen Reihe keine Bahn finden, deren Verkehr dichter und grösser zugleich wäre, und die trotzdem höhere Kosten-Coëfficienten aufwiese als eine andere mit zugleich minder dichtem und minder grossem Verkehr. Der Percentsatz des Personenverkehrs dagegen hat auf die Reihenfolge in der Tabelle keinen bestimmenden Einfluss. Die Dux-Bodenbacher Bahn mit ihren 7·2 Percent Personenachsen finden wir an vierzehnter Stelle, in unmittelbarer Nachbarschaft zweier Bahnen, die beide wesentlich höhere Percentsätze (23·9 Percent und 18·7 Percent) des Personenverkehrs haben, und die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 10 Percent Personenachsen und der zweitgrössten Verkehrsdichte finden wir vollends an zwanzigster Stelle. Und ebenso nehmen die Bahnen mit noch so hohem Percentsatz der Personenachsen durchaus keinen tieferen Rang ein, als ihnen vermöge der Dichte und des Umfanges ihres Verkehres gebührt, ja es muss im Gegentheil behauptet werden, dass sie unter Berücksichtigung des Verkehrsumfanges relativ sehr günstige Betriebs-Coëfficienten haben. Denn die Wien-Aspang-Bahn mit ihren 39·4 Percent Personenachsen finden wir beispielsweise unmittelbar vor zwei Bahnen, die nicht unwesentlich grössere Verkehre haben; die Vorarlberger Bahn mit ihren 40·4 Percent könnte zwar mit Rücksicht auf ihren Verkehrsumfang etwas weiter vorne stehen, was jedoch genügend durch den Gebirgs-Charakter dieser Strecke erklärt ist, während gerade jene Bahn, die einen mit Rücksicht auf ihre Verkehrsdichte auffallend ungünstigen Kosten-Coëfficienten hat, nämlich die Wiener Verbindungsbahn, nur schwachen Personenverkehr aufweist, mit Einem Worte, ein vertheuernder Einfluss des Personen-

verkehrs lässt sich aus der Tabelle schlechterdings nicht herauslesen. Nichtsdestoweniger ist es auf den ersten Blick ersichtlich, dass die Eisenbahnen mit höheren Percentsätzen sich so ziemlich gegen Schluss der Tabelle zusammengedrängt finden, das heisst zugleich solche sind, die hohe Betriebs-Coëfficienten aufweisen, und dieses Zusammenfallen zweier Thatsachen mag die Ursache sein, dass ein Causalnexus gesucht wird, wo ein solcher absolut nicht vorhanden ist. Daraus, dass in der That Eisenbahnen mit sehr ungünstigen Betriebs-Coëfficienten zumeist solche sind, bei denen die Zahl der Personenachsen verhältnissmässig hoch ist, ohne weiters zu folgern, dass der relativ starke Personenverkehr es sei, was den Betrieb dieser Bahnen so theuer macht, läuft auf dasselbe hinaus, als ob man aus dem noch viel ausnahmsloseren Erfahrungssatze, dass Menschen, welche Muttermilch geniessen, der grössten Sterblichkeit ausgesetzt sind, folgern wollte, dass die Muttermilch ein ungesundes Nahrungsmittel sei und die Schuld an dieser Sterblichkeit trage. Ebensowenig, als die Kindersterblichkeit im Genusse der Muttermilch ihren Grund hat, sondern auf anderweitige Ursachen zurückzuführen ist, die gleichzeitig mit dem Milchgenusse, keineswegs aber als dessen Consequenz auftreten, ebensowenig sind die hohen Personen-Percentsätze die Ursache der ungünstigen Betriebs-Coëfficienten, sondern man hat es auch hier mit zwei Erscheinungsformen zu thun, die aus Gründen, auf die wir sofort zu sprechen kommen werden, gleichzeitig auftreten, einander aber keineswegs als Ursache und Wirkung bedingen. Das obige Beispiel ist um so zutreffender, weil es in der Regel Eisenbahnen im Kindesalter sind, die starken Personenverkehr und zugleich ungünstige Betriebs-Coëfficienten haben. Woher nun bei jungen Bahnen die ungünstigen Betriebs-Coëfficienten rühren, braucht nicht erst ausführlich nachgewiesen zu werden: junge Bahnen sind in der Regel verkehrsarm, und verkehrsarme Bahnen sind theure Bahnen. Dass aber junge Bahnen zugleich verhältnissmässig stärkeren Personenverkehr ausweisen, hat einen doppelten Grund. Vor Allem ist unter der Herrschaft des geltenden Tarifsystems der Personenverkehr minder entwicklungsfähig als der Lastenverkehr, also anfänglich verhältnissmässig stärker als später, wo ihm der Lastenverkehr immer mehr und mehr über den Kopf wächst; sodann aber erzeugen die fixen Personen-

Fahrordnungen bei sehr verkehrsarmen Bahnen eine künstliche, gleichsam fictive Personenbewegung, wir sehen zahlreiche Millionen von Personen-Achskilometern ausgewiesen, denen oft sehr wenige Personenkilometer entsprechen, denn die Personenachsen müssen in Bewegung gesetzt werden, auch wenn Passagiere fehlen; bei den Lastenachsen ist das nicht gar so arg. Zwar müssen in verkehrsarmen Gegenden oft auch Güterzüge expedirt werden, mit deren Ausnützung es recht kläglich bestellt ist, aber die Anpassung an den Bedarf ist hier doch leichter möglich als im Personenverkehr; und so tritt denn zu dem wirklichen auch ein scheinbares Ueberwiegen der Personenbewegung bei verkehrsarmen Bahnen hinzu. Die Folge davon ist, die häufig wiederholte Erfahrung, dass die Betriebs-Coefficienten desto besser werden, je stärker der Lastenverkehr über den Personenverkehr hinauswächst, was dann viele Leute, die nicht gewohnt sind alle ihre Wahrnehmungen streng logisch zu controliren, zu der Meinung veranlasst, dass — die hohe Kindersterblichkeit von der Muttermilch herrühre. Und wie es in derlei Dingen zu gehen pflegt, fehlt es dann für die einmal gefasste und eingenistete Anschauung nicht an beweiskräftigen Belegen. Dieselben wurden um so eifriger gesucht, als man in Fachkreisen instinctiv das Bedürfniss fühlte, vor der Oeffentlichkeit und vor dem eigenen Forum eine Rechtfertigung für die absurde Höhe der Personentarife zu finden. Daher die Einseitigkeit, mit der man stets nur jene Momente bemerken wollte, die den Personendienst vertheuern, während Alles, was ihn wohlfeil gestaltet, mit wunderbarer Consequenz ignorirt wurde. Die Personenhallen sind eleganter gebaut als die Waarenschuppen — also die kostspieligen Bahnhofanlagen mitsammt dem riesigen Rangier-Terrain für die Lastenbewegung frischweg dem Personenverkehr auf's Conto geschrieben; die Personenzüge beanspruchen ein paar Conducteure mehr als die Frachtzüge — folglich belastet der Personalstand mit seiner Legion von Packern, Weichenstellern und Rangierern vorwiegend den Personendienst, und so fort mit Grazie in's Unendliche. Ja, es kam schliesslich dahin, dass man die selbstverschuldete, durch das irrationelle Tarifsystem verursachte schlechte Rentabilität des Personenverkehrs als Beweismittel seiner unverhältmässigen Kostspieligkeit ausgab. Zuerst verscheuchte man die Passagiere,

dann wies man kopfschüttelnd darauf hin, welch' hoher Kostenbetrag auf den einzelnen Passagier entfalle.

Sections-Chef v. Nördling konnte daher in seinem Vortrage mit Recht von dem „Instincte" der Eisenbahn-Fachleute sprechen, der sie unbewusst vor dem Personen-Porto warne; es war nicht nöthig, dieses Wort in der späteren Redaction zu unterdrücken; der fachmännische Instinct ist thatsächlich oft ein nicht zu unterschätzendes Correctiv gegen falsche Theorien, nur muss er selber unter die Controle ruhiger, vorurtheilsfreier Prüfung gestellt werden. Einem Instincte dagegen, der sich über die Regeln Adam Riese's hinwegsetzt, den Grundsätzen der eigenen Fachwissenschaft in's Gesicht schlägt, mit Einem Worte, der alle Merkmale vollständiger Blindheit an sich trägt, wird man wohl billig misstrauen dürfen.

Schlusswort.

Der Ideenaustausch über das Personen-Porto hat sich nach all' dem — wie ersichtlich — zu der Controverse darüber zugespitzt, ob die Selbstkosten im Personenverkehr der Eisenbahnen derzeit wesentlich höher seien als im Lastenverkehr. Ist dies nicht der Fall, so steht der Durchführung des Projectes kein ernst zu nehmendes Bedenken im Wege, denn die sonstigen Einwendungen gegen die Möglichkeit, Nützlichkeit und gegen den Erfolg einer derartigen Tarifrevolution sind eben nicht ernst zu nehmen. Endgiltig entschieden kann dieser Streit aber nur werden, wenn nach den beiden Hauptkategorien des Verkehrs gewissenhaft gesonderte Betriebsrechnungen mehrerer grosser Bahnen vorliegen. Es sind mir nun allerdings aus österreichischen und ausländischen Fachkreisen einschlägige Daten theils schon zur Verfügung, theils in Aussicht gestellt; je umfangreicher aber das darauf bezügliche Material ausfällt, desto gründlicher und beweiskräftiger wird die Schlusserörterung sein. Auch ist zu bedenken, dass den zahlreichen und eifrigen Freunden, welche sich das Personen-Porto in Eisenbahnkreisen erworben hat, nicht minder zahlreiche und eifrige Widersacher gegenüberstehen, und dass der officielle Apparat der meisten Eisenbahnen in den Händen der Letzteren ruht. Statistische Zusammenstellungen und Rechnungen aber pflegen, je nach der Tendenz, die ihrer Abfassung zu Grunde liegt, sehr ver-

schiedene Resultate zu ergeben, und es ist daher zu erwarten, dass die nächste Saison Betriebsrechnungen zu Tage fördern wird, in denen der Personendienst keineswegs blos mit jenen Ausgaben belastet erscheinen dürfte, die ihm der Natur der Sache nach zugehören. Die Widerlegung dieser Daten dürfte dann nicht immer leicht sein, und ich richte daher an alle Freunde der hier entwickelten Reformvorschläge die dringende Bitte, mich durch öffentliche oder vertrauliche Mittheilung authentischer, den strittigen Punkt unparteiisch beleuchtender Daten in dem bevorstehenden Kampfe zu unterstützen.

Wien, im Juni 1885.

Dr. Theodor Hertzka.

Inhaltsverzeichniss.

Seite

Vorwort

Die Idee des Personen-Porto 1

Organisation des Betriebes und Deckung der Anlagekosten 7

Luxuswagen und Eilzüge 11

Anzuhoffende Frequenzsteigerung 14

Sociale und wirthschaftliche Folgen 18

Vortrag im Club österr. Eisenbahnbeamten:
Selbstkosten der Eisenbahnen, Durchschnittliche Reisedistanz, Rentabilität des Personen-Porto 23

Rede des Central-Inspectors Schreiber:
Sociale Mängel des Einheitssatzes, Missverhältniss zwischen Tarif und Selbstkosten, Unmöglichkeit der erwarteten Frequenzsteigerung, Ueberflüssigkeit und Nutzlosigkeit so weitgehender Tarif-Ermässigungen, sociale Gefahren aus dem Personen-Porto 39

Rede des Ober-Inspectors v. Scala:
Wirthschaftliche Ungerechtigkeit des Einheitssatzes, Ausnützungscoëfficient, Betriebstechnische Schwierigkeiten, Kostspieligkeit des Personendienstes 51

Rede des Regierungsrathes Dr. Liharzik:
Unwahrscheinlichkeit der erwarteten Frequenzsteigerung, Wirthschaftliche Nachtheile, Benachtheiligung des Nahereisenden 59

Rede des Hofrathes R. v. Schreiner:
Illusorischer Charakter der vorgeschlagenen Ersparungen, Financielle Schwierigkeiten, Sociale Gefahren 63

Replik gegen die vorstehenden vier Redner:
Ungerechtigkeit des geltenden Tarifsystems, Betriebskosten und Einnahmen aus dem Personen-Porto, wirthschaftliche Folgen billiger Personentarife, Rechtfertigung des Einheitssatzes, Besserung des Ausnützungs-Coëfficienten, Betriebstechnische Lösbarkeit des Problems, Einfluss der Zugsfrequenz auf die Personenfrequenz, Verhältniss der Kosten im Personen- und Lastenverkehr, Gegensatz der hohen Tarife zum Wesen des Eisenbahnverkehrs 67

Gegenantwort der Herren Schreiber und Scala 106

Seite

Bemerkungen über die Antwort des Herrn Ober-Inspectors v. Scala:
Irrige Ansicht über die Höhe der Anlage- und Betriebskosten für den Personendienst 111

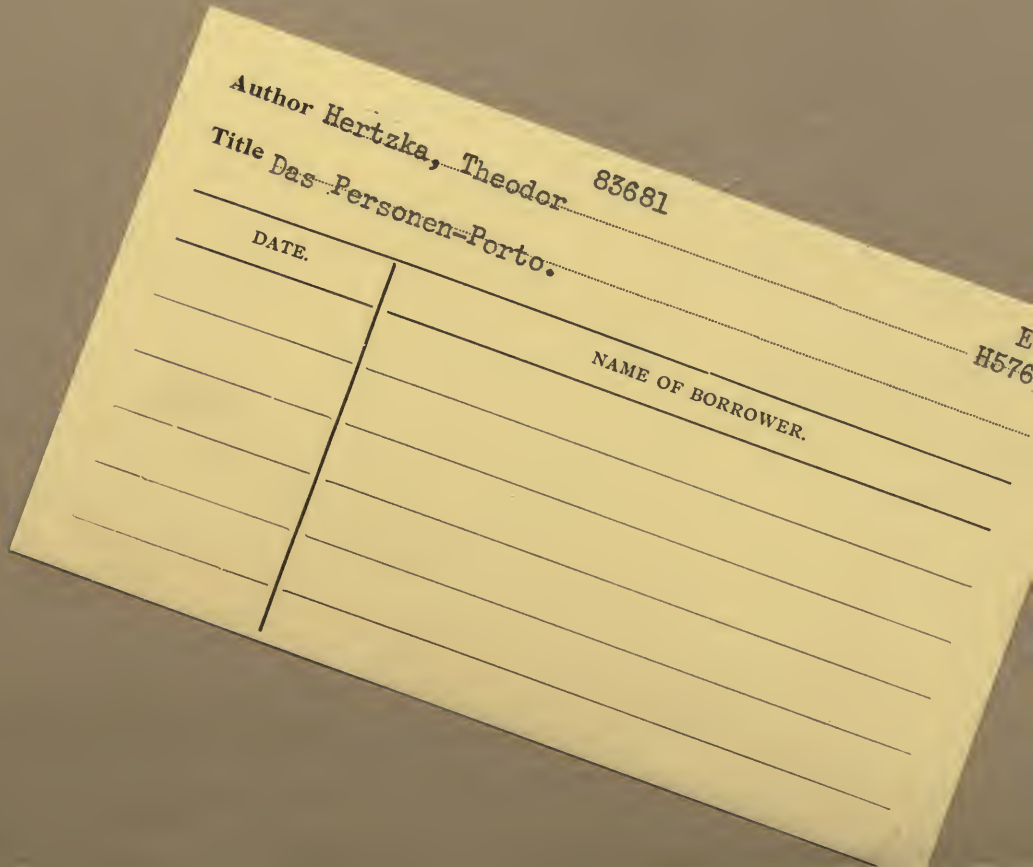
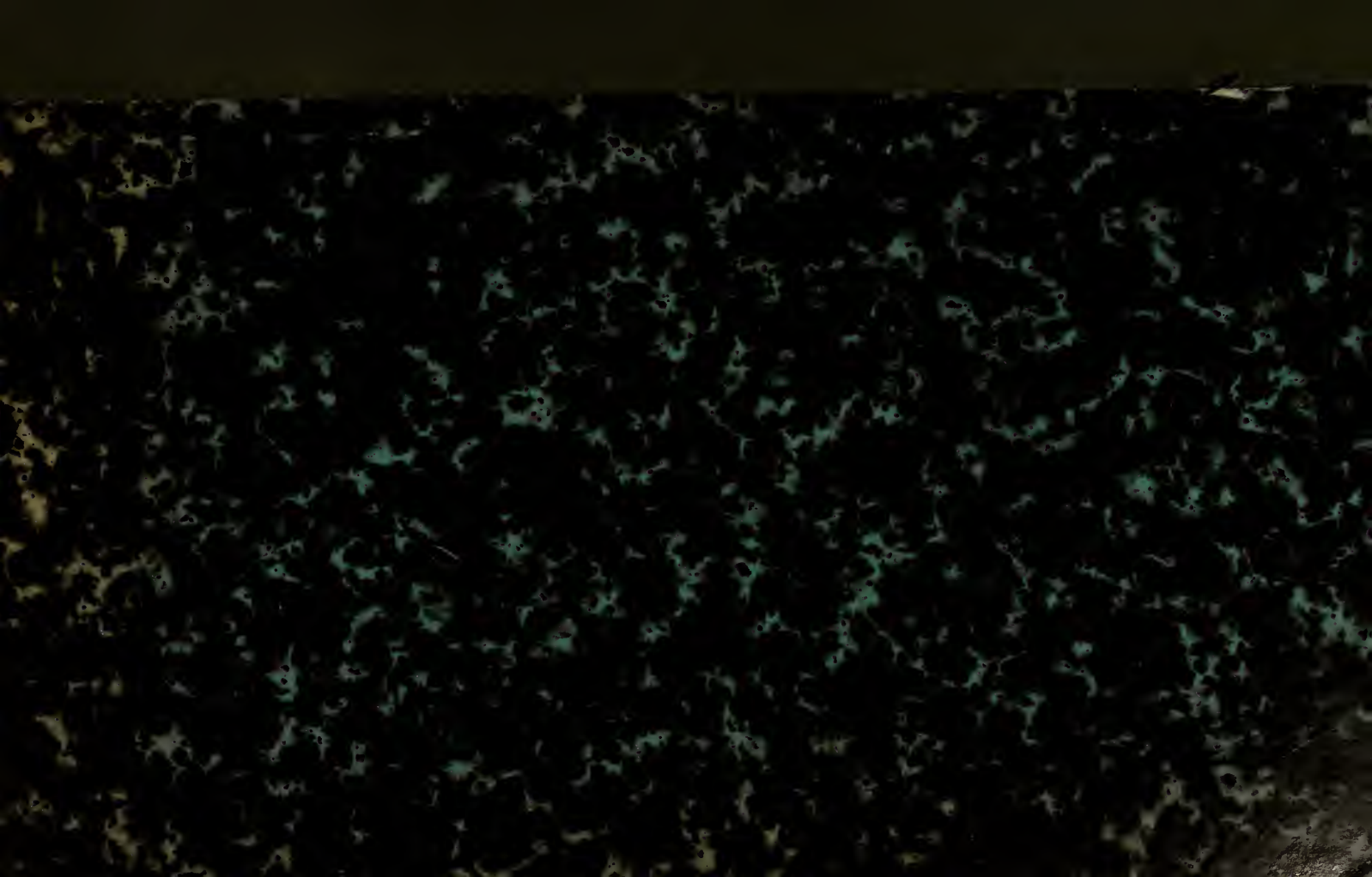
Rede des Herrn Regierungsrathes Morawitz:
Missverhältniss zwischen Tarif und Leistung beim Personen-Porto, Berufung auf das Postporto und andere Fahrtarife, schädliche Rückwirkung auf die Eisenbahn-Bauthätigkeit, Unwahrscheinlichkeit der erwarteten Frequenzsteigerung, Ueberflüssigkeit so weitgehender Tarifreductionen, Höhe der Personenanlagen 116

Replik gegen Regierungsrath Morawitz:
Missverhältniss zwischen Preis und Leistung beim Personen-Porto ein Vorurtheil, Vergleich mit den Tarifen anderer Verkehrsmittel falsch, desgleichen mit der Frequenzsteigerung in Fällen, wo keine Tarifermässigung platzgegriffen hatte 134

Rede des Sections-Chefs v. Nördling:
Berechnung der personenkilometrischen Reineinnahmen aus dem Personen-Porto nach verschiedenen Gesichtspunkten, Wahrscheinlichkeit, dass die Betriebskosten im Personenverkehr vierfach höher sind als im Lastenverkehr, und Nachweisung zu erwartender Deficite aus dem Personen-Porto 142

Widerlegung der Nördling'schen Ausführungen:
Nachweisung der von Nördling begangenen Rechenfehler, Absurdität seiner Annahmen, wahres Ergebniss der richtiggestellten Rechnung, Anwendung des „französischen Schlüssels" auf das Verhältniss der Betriebskosten im Personen- und Lastenverkehr, wahrscheinliche Ursache des weitverbreiteten Irrthums über die Höhe der Personenkosten 152

Schlusswort 175


Author Hertzka, Theodor 83681
Title Das Personen-Porto.
DATE.
NAME OF BORROWER.